7
87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Raw „DSF" Görlitz



Seit 10 Jahren bei der DR

Die Deutsche Reichsbahn benötigte Mitte der 70er Jahre zur weiteren Traktionsumstellung Diesellokomotiven, die vor Reise- und Güterzügen auf Nebenbahnen eingesetzt werden und gleichzeitig Anschlußleistungen auf Hauptbahnen übernehmen sollten. Da die Baureihe 110 dafür nicht ausreichte, wurde entschieden, die Baureihe 118.2 weiterzuentwickeln. Aufgrund von Spezialisierungsvereinbarungen innerhalb der sozialistischen Staatengemeinschaft (RGW) übernahm die „Lokomotivfabrik 23. August" Bukarest den Bau der künftigen Baureihe 119. Zu Beginn des Jahres 1977 kam die erste Lokomotive dieser Baureihe in die DDR, der im Oktober 1977 die zweite folgte. Ein Jahr später kamen acht Nullserienfahrzeuge hinzu. Von 1980 bis 1985 wurde die Serie geliefert. Insgesamt erhielt die Deutsche Reichsbahn 200 Lokomotiven. Näheres über diese Maschinen veröffentlichte „me" in den Heften 1 und 8/86.

1 Lokomotive 119 015 des Bw Probstzella mit einem Güterzug nach Saalfeld bei Unterloquitz im Mai 1986

2 Bei Gera-Röppisch entstand diese Aufnahme von der Lokomotive 119 123 vor einem Güterzug nach Mehltheuer im Mai 1984.

3 Ausfahrt für den E 803 (Leipzig–Saalfeld) in Gera Hbf, gezogen von der 119 098 des Bw Gera. Auf dem Nachbargleis wartet ein Personenzug mit der Saalfelder Lokomotive 119 132. Die Aufnahme vom September 1985 zeigt die alte und neue Bauart (Stirnpartie) dieser Baureihe nebeneinander.

4 Nur wenige Züge werden auf der Relation Saalfeld–Lobenstein von Lokomotiven der Baureihe 119 befördert, da hier hauptsächlich Maschinen der Baureihe 114 fahren. Die Züge P 18085/18086 verkehren jedoch mit einer 119er. Das Foto von der 119 132 entstand im Mai 1986 vor der Einfahrt in den Bahnhof Hockeroda.

Fotos: H.-J. Barteld, Gera

1



2



3



4



modell eisenbahner

inhalt 7/87

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
In wenigen Tagen ist es soweit: Die bei Eisenbahnfreunden aus nah und fern, aber auch bei Tausenden Touristen beliebte Selketalbahn wird 100 Jahre alt. Mehr über die Geschichte, Gegenwart und Zukunft dieses Verkehrsmittels berichten wir im Zusammenhang mit dem bevorstehenden MOROP-Kongreß in der nächsten Ausgabe.
Das Foto zeigt einen Zug mit der Lokomotive 99 5902 bei Alexisbad.
Foto: R. Steinicke, Dresden

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 2. 6. 1987
Geplante Auslieferung: 7. 7. 1987

Geplante Auslieferung des Heftes 8/87: 6. 8. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV),
Berlin

DMV und Kulturbund

Ein Berliner Beispiel

Das kulturelle Erbe unserer Geschichte zu bewahren und für seine umfassende Verbreitung zu sorgen, ist hierzulande selbstverständlich. Die Zeugnisse von Kunst, Kultur und Technik gehören zum Alltag unseres Volkes. Sie zu erschließen, zu pflegen und zu bewahren ist nicht nur Aufgabe staatlicher Stellen. Vielmehr sind alle Bürger aufgefordert, dabei aktiv mitzuwirken. Gesetze und Verordnungen haben dafür ausreichende Rahmenbedingungen geschaffen.

In besonderer Weise unterstützen Tausende ehrenamtliche Denkmalpfleger diese vom Volk für das Volk geschaffene Kulturpolitik. In den zurückliegenden Jahren hat sich die freiwillige und unentgeltliche Arbeit in den verschiedensten Organisationen der DDR bewährt. Die Denkmalpflegearbeit an Einzelobjekten oder Denkmalensembles erfährt eine umfassende gesellschaftliche Anerkennung. Durch die Mitarbeit bei der Umsetzung staatlicher Denkmalpflegepolitik wird der Verfassungsgrundsatz „Arbeite mit, plane mit, regiere mit" auf eine beispielhafte Weise verwirklicht. Nicht wenige Kostbarkeiten wurden so vor der Vernichtung bewahrt, wurden vergessene Kleinode wieder bekanntgemacht.

Die Beharrlichkeit der ehrenamtlichen Denkmalpfleger hat schier Unglaubliches zuwege gebracht. Viele der geretteten und wieder hergerichteten Objekte haben einen ideellen Wert, der in Geld gar nicht ausgedrückt werden kann!
Das Interesse an den Denkmalen und an deren Erhaltung haben Menschen vieler Berufsgruppen. Für sie ist die hautnahe Berührung mit der Geschichte eine wertvolle Bereicherung ihres Lebens. Der Blick in die Vergangenheit läßt progressive Traditionen wieder aufleben, vertieft die Liebe zur Heimat und entwickelt schließlich Stolz auf das Erreichte. Die organisierte, aber auch die individuelle Beschäftigung mit dem Erbe ist fester Bestandteil des geistig-kulturellen Lebens unserer Gesellschaft.

Ihren eigenständigen Beitrag bei der Pflege technischer Denkmale leisten freilich auch Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes. Und das tun sie vereint mit allen staatlichen Einrichtungen und Massenorganisationen. Ein Beispiel unter vielen ist die fruchtbringende Zusammenarbeit zwischen der AG 1/66 „Berliner Nahverkehr" des DMV und Kulturbundgremien unserer Hauptstadt Berlin.

Diese Arbeitsgemeinschaft befaßt sich unter anderem mit der Restaurierung, Wartung, Pflege und Instandhaltung von Fahrzeugen aus der Sammlung historischer Berliner Straßenbahnwagen beim VE Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe.
Seit nunmehr 20 Jahren sind die meisten der AG-Mitglieder tätig. Das erfolgreiche Wirken ist vor allem zurückzuführen auf die gute Zusammenarbeit mit städtischen Einrichtungen, Betrieben und der Gesellschaft für Denkmalpflege beim Kulturbund der DDR. Mit Gründung der Interessengemeinschaft (IG) für Geschichte, Denkmalpflege und Kultur der Hauptstadt im Jahre 1978 wurde ein Vertreter der heutigen AG 1/66 im Vorstand der IG tätig. Dadurch ist eine denkmalpflegerische Anleitung der Arbeiten möglich, gehören doch der IG Vertreter des Instituts für Denkmalpflege, der Denkmalpflegebetriebe sowie der Inspektor für Denkmalpflege der Hauptstadt an. Gegenwärtig arbeitet die AG 1/66 außerdem im Bezirksvorstand Berlin der Gesellschaft für Denkmalpflege mit.

Durch die Untergliederung in Bezirksfachausschüsse konnte die Arbeit des Kulturbundes auf diesem Gebiet effektiver gestaltet werden. Das Zusammenwirken mit jenen Bundesfreunden, die sich wie wir auch mit technischen Denkmalen befassen, bringt für beide Gruppen einen großen Gewinn.
Neben dem Austausch von Erfahrungen, geht es vor allem um das Anwenden alter Fertigungspraktiken. In gemeinsamen Beratungen werden sachkundige Hinweise für die Überarbeitung der Denkmallisten gegeben. Und natürlich wächst auch das gegenseitige Verständnis für den Erhalt der vielen technischen Denkmäler und die Achtung vor den Leistungen des anderen.

Durch den Bezirksfachausschuß technische Denkmale, dessen Vorsitzender die Verbindungen zum Zentralen Fachausschuß technische Denkmale hält, werden Empfehlungen zur Pflege technischer Denkmale ebenso gegeben wie verallgemeinerungswürdige Erfahrungen über die ehrenamtliche Tätigkeit. Daß dazu außerdem fruchtbare Diskussionen über den Erhalt von Denkmalen und die Vorstellung von Denkmalpflegekonzeptionen bzw. denkmalpflegerischen Zielstellungen im Kreise von engagierten Fachleuten gehört, versteht sich von selbst.
Natürlich wirkt sich dieser Erfahrungsaustausch positiv auf die Arbeit der AG 1/66 aus, und darüber hinaus beeinflußt er die Traditionspflege bei den Berliner Verkehrsbetrieben positiv.

Historische Straßenbahnwagen wurden daher in Berlin bisher gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben, dem Märkischen Museum und den Denkmalpflegegremien des Kulturbundes in Betrieb genommen. Dieser Weg hat sich bewährt, und dabei soll es auch bleiben. So beteiligt sich die AG 1/66 an der Gemeinschaftsaktion „Gepflegte Denkmale und ihre Umgebung", die gemeinsam vom Nationalrat der Nationalen Front, dem Kulturbund und dem Ministerium für Kultur getragen wird.

Aus Anlaß des Tages der Denkmalpflege, dem 18. April 1987, fand eine Auswertung dieser Gemeinschaftsaktion im Hause des Nationalrates in Berlin statt. Die Arbeitsgemeinschaft 1/66 gehörte hier zu den rund 50 Kollektiven und Einzelpersönlichkeiten, die für vorbildliche Leistungen in der ehrenamtlichen Denkmalpflege ausgezeichnet wurden. Diese Würdigung bestätigte, daß die jahrelange und oft mühevolle Arbeit aller unserer Mitglieder in der Freizeit gewürdigt und geschätzt wird. Sie ist aber zugleich Ansporn, die geplanten Einsätze historischer Wagen zu realisieren. Aus Anlaß des Stadtjubiläums von Berlin wurde bereits Anfang Mai 1987 ein weiterer historischer Straßenbahnzug in Betrieb genommen.

Schließlich geht es darum, die Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs von Berlin zu popularisieren und auf technische Denkmale der Berliner Nahverkehrsgeschichte aufmerksam zu machen. So bemühen sich auch die Mitglieder der AG 1/66, die Beschlüsse unseres 6. Verbandstages umzusetzen.

Redaktion meint…

Verbandsfunktionäre und Redaktion berieten

Vom 24. bis 26. April 1987 fand in Wittenberge eine Funktionärsberatung des DMV-Bezirksvorstandes Schwerin statt. 40 Freunde der großen und kleinen Eisenbahn diskutierten über die weitere Arbeit in den Kommissionen und Arbeitsgemeinschaften auf der Grundlage der Beschlüsse des 6. Verbandstages. Zu dieser Veranstaltung gehörte auch ein Leserforum mit der Redaktion des „me". Das in einer sehr sachlichen Atmosphäre geführte Gespräch zeigte, daß die Freunde mit der Gestaltung der Zeitschrift im wesentlichen zufrieden sind. Folgende, für die weitere konzeptionelle Arbeit der Redaktion wichtige Gedanken wurden geäußert:

– Die Junior-Seite sollte künftig noch interessanter und vielfältiger werden.
– Zeichnungen von Vorbildfahrzeugen mit allen Ansichten sind die effektivsten Bauanleitungen für die Modelleisenbahner.
– Nach wie vor muß auch die moderne Technik der Deutschen Reichsbahn vorgestellt werden. Wichtig sind außerdem solche Beiträge, die einen Blick hinter die Kulissen der Deutschen Reichsbahn gestatten, etwa der Werdegang einer Fracht vom Versender zum Empfänger.
– Informationen über ausländische Eisenbahnen sollten ebenso dazugehören wie Kurzmeldungen über den schienengebundenen Nahverkehr.

Viele Freunde sagten ihre aktive Mitarbeit bei der Gestaltung des „me" zu. Freund Werner Wichmann von der AG 8/11, Wittenberge, handelte sofort, und übergab der Redaktion einen Beitrag zur Gestaltung der Junior-Seite. Alles in allem: Das Verständnis für die Probleme der Freunde und der Redaktion wurde wesentlich größer – eine wichtige Grundlage für eine noch bessere Zusammenarbeit im Sinne der rund 81 000 „me"-Leser.

me

Leser schreiben…

BR 110 und 118 („me" 12/86)

Mehrere Leser empfahlen eine Berichtigung. Im entsprechenden Beitrag muß es auf Seite 5 dritte Spalte zu 1985/1986 1. Abschnitt 5. Zeile richtig heißen: 112 554-1 (nicht 112 551-1); der Text zur Abb. 1 muß exakt lauten: „Lokomotiven der Baureihen 110, 112, 114, 118 und 119 der DR."

Leser antworten…

Wo ist sie geblieben?

Die Anfrage über den Verbleib der Lokomotive 03 2117 im Heft 4/86 versuchte Freund Köhler aus Ausleben im Heft 10/86 zu beantworten. Doch auch er konnte nur wenig über die letzten Tage dieser Maschine sagen.

Nach meinen Aufschreiben ist die 03 2117 im August oder September 1985 in das Raw Meiningen gekommen und wurde dort zum Dampfspender umgebaut. Bereits am 8. Oktober 1985 wurde das Fahrzeug in den Werkteil Quedlinburg des Raw „Einheit" Engelsdorf überführt. Dort befand es sich auch noch Anfang November 1986.

G. Schlage, Doberlug-Kirchhain

me

Nicht nördlich, sondern südöstlich

Eine Bemerkung zu dem im „me" 10/86 veröffentlichten Beitrag „Kleinlokomotive im Einsatz". Das Fahrzeug ist nicht nördlich von Spremberg, sondern südöstlich von Hoyerswerda im Kaolinwerk Caminau, gelegen an der Bezirksgrenze Cottbus/Dresden, in Betrieb. Das Kaolinwerk befindet sich mit seinem Tagebau unmittelbar an der Fernverkehrsstraße 96.

Die Wagenübergangsstelle (Wüst) wird von der KBS 246 Bautzen – Knappenrode aus bedient.

W. Handrich, Hoyerswerda

„Präzise sein ist eine Zier, doch weiter kommt man ohne ihr!"



Aufgenommen von Erhard Matz im Sommer 1986 in Cranzahl

Vor und nach dem 3. Verbandstag – 1973 bis 1977



1973, *August:* Die Jugendkommission zeigt anläßlich der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in Berlin in einer Ausstellung, wie der DMV die Interessen und Fähigkeiten von Jugendlichen und Schülern fördert.

Dezember: Die Arbeitsgruppe „Beratung der Industrie" der Technischen Kommission wird neu gebildet. Es entsteht eine enge Zusammenarbeit mit dem Kombinat PIKO, dem VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau, Mamos Marienberg und Modellbau Halle. Im Jahre 1974 werden in einer Vereinbarung die Rechte und Pflichten der Partner festgelegt. Die Ergebnisse dieses Zusammenwirkens zeigen sich in solch erstklassigen Modellen wie die der Baureihen 01.5, 41, 03.2, 106, VT 137 und 56

1974, *Januar:* Auf seiner 13. Sitzung orientiert das Präsidium auf die Schwerpunktaufgaben im Jahre 1974: 3. Verbandstag, XXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb, 25. Jahrestag der Gründung der DDR. Das Präsidium begrüßt die Initiativen von Arbeitsgemeinschaften für eine breite Solidaritätsaktion mit den um ihre Freiheit kämpfenden Völkern. Die Internationale Solidarität ist heute fester Bestandteil des vielseitigen Wirkens der Arbeitsgemeinschaften. Jährlich werden beträchtliche Mittel dem Solidaritätskonto überwiesen. Beispielhaft sind hier die Erfahrungen und Ergebnisse des Bezirksvorstandes Schwerin.

April: Zur Vorbereitung des 25. Geburtstages unserer Republik und des 3. Verbandstages des DMV ruft die Kommission für Eisenbahnfreunde zum ersten Arbeitseinsatz im Bereich der Selketalbahn auf. Vom 1. bis 21. Juli arbeiten hier 74 Freunde. Sie bearbeiten 2388 Holzschwellen, und 1175 werden verladen.

August: Der 3. Verbandstag des DMV findet am 9. August in Dresden statt. Die Zahl der Arbeitsgemeinschaften erhöhte sich von 195 auf 235 und die der Mitglieder von 2900 auf 4250. Dresden ist gleichzeitig Austragungsort des XXI. Internationalen Modellbahnwettbewerbes sowie des erstmalig von der Kommission für Eisenbahnfreunde ins Leben gerufenen Fotowettbewerbes. Die „Treffen Junger Eisenbahner" der DDR können in Dresden auf ihr zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Das 10. zentrale „Treffen Junger Eisenbahner" in unmittelbarer Verbindung mit dem 3. Verbandstag wird zur Abrechnung der durch die Jugendkommission des Präsidiums herausgegebenen „Aufgaben und Ziele für das Schuljahr 1973/74".

Chronik des DMV

Als Präsident des DMV wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt, als Vizepräsidenten fungieren Dr. Heinz Schmidt, Prof. Dr. Harald Kurz und Dipl.-Ges-Wiss. Günter Mai. Am 10. August beginnt offiziell der Traditionsbetrieb auf der Strecke Radebeul Ost – Radeburg.

Die neugegründete Arbeitsgemeinschaft 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg" löst die in diesem Zusammenhang stehenden Aufgaben.

1975, *September:* Zu Ehren des IX. Parteitages der SED ruft die Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" 1/11 Berlin alle Arbeitsgemeinschaften des DMV auf, die Deutsche Reichsbahn bei der Lösung ihrer Transportaufgaben zu unterstützen und den Erlös auf das Solidaritätskonto zu überweisen. Die Einsätze erfolgen bis Mitte 1976 auf dem Berliner Außenring beim Vorhaben „2. Gleis Berliner Außenring – Bernau" sowie schon traditionell auf der Selketalbahn und an der Traditionsbahn in Radebeul.

1976, *Oktober:* Der nach dem 10. Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" vereinbarte Zwei-Jahres-Rhythmus hat bereits auf dem 11. Treffen in Parchim zu einem deutlichen Anstieg des Niveaus der Exponate geführt. Es konnten drei Diplome und vier Ehrenpreise für die teilnehmenden Mannschaften vergeben werden.

1977, *September:* Die Zeitschrift „der modelleisenbahner" besteht 25 Jahre und zählt 53 000 Leser. Die Kommission für Eisenbahnfreunde unterstützt eine durch die Filmhochschule der DDR in Auftrag gegebene Diplomabschlußarbeit mit dem Titel „Gleisbettgeschichte" (Arbeitseinsatz auf der Selketalbahn). Ebenfalls wird die Produktion der Schallplatte „Von 01 bis 99 – Dampflokomotiven der DR" ermöglicht.

kurzmeldungen

Ständige Ausstellung wieder eröffnet

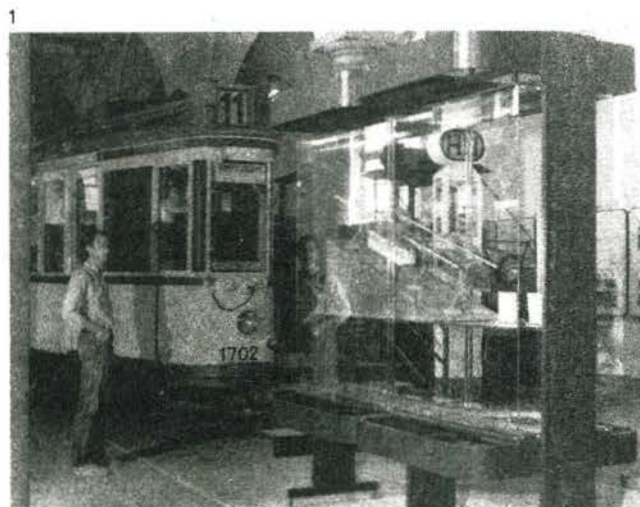
Am 5. Mai 1987 wurde nach einjähriger Rekonstruktion die neugestaltete ständige Ausstellung „Städtischer Nahverkehr" im Verkehrsmuseum Dresden wieder eröffnet.
Anhand von Großexponaten, Baugruppen und Einzelteilen, Modellen sowie Text- und Bildtafeln wird dem Besucher ein Überblick über die historische Entwicklung des Städtischen Nahverkehrs vermittelt. Dabei wird dem Zeitraum seit Bestehen der DDR eine besondere Bedeutung beigemessen.
Die umfangreichen Darstellungen und Aussagen werden in vier Teilkomplexe gegliedert:
- Anfänge des öffentlichen Verkehrs in den Städten,
- Nahverkehrsmittel mit elektrischem Antrieb,
- Kraftomnibusse des Stadtverkehrs und
- städtische Bergbahnen.

Hinweise auf den Städtischen Nahverkehr der Zukunft bilden den Abschluß.
Zu den zehn ausgestellten Originalfahrzeugen gehören solche Raritäten wie der älteste erhalten gebliebene Pferdebahnwagen (Nr. 106) der Verkehrsbetriebe Dresden von 1886, der letzte in der DDR erhaltene Decksitz-Pferdebahnwagen (Nr. 627) der Großen Berliner Pferdeeisenbahn von 1890, der älteste noch im Originalzustand befindliche Straßenbahntriebwagen Deutschlands (Nr. 64), 1897 für die Leipziger Elektrische Straßenbahn AG gebaut, sowie der in den 30er Jahren gelieferte „Große Hecht" (Abb. 1). Weiterhin ist eine interessante Fahrzeugmodellsammlung bestehend aus 26 Modellen zu sehen. Die Palette reicht von den ersten Pferdebahnwagen bis zu den modernen TATRA-Straßenbahnwagen unserer Tage.
Die Ausstellung wird durch Original-Einzelteile wie Fahrschalter, Fahrmotore, Kupplungen, Radsätze, aber auch Fahrkarten, Zahlboxen, Uniformen und Dokumente ergänzt.
me, Foto: VMD

Nord-Süd-Magistrale wird modernisiert

Auf der transvietnamesischen Eisenbahnlinie „Thong Nhat" (Einheit) wurden in den vergangenen Jahren 166 Mill. Personen und mehr als 18 Mill. t Güter befördert. Auf der 1730 km langen Strecke zwischen Hanoi und Ho-Chi-Minh-Stadt wird ein Großteil des Transportvolumens der vietnamesischen Eisenbahn bewältigt. Deshalb soll diese Magistrale nunmehr mit sowjetischer Hilfe von Meter- und Regelspur umgebaut und grundlegend modernisiert werden. Der Bau der Linie hatte schon während der Kolonialzeit 1895 begonnen. 1933 war das stählerne Band im wesentlichen vollendet, doch bereits 1942 wurde es wieder – für Jahrzehnte – unterbrochen. Erst nach der Befreiung des Südens 1975 erwachte die Bahn zu neuem Leben. Zehntausende Menschen schütteten den zerstörten Bahnkörper auf, entschärften Minen, reparierten Brücken und Signalanlagen, verlegten Gleise. 1976 wurde der durchgehende Verkehr auf der eingleisigen Strecke wieder aufgenommen.
Die Fahrt ist auch heute noch beschwerlich. Die Züge, meist aus 12 Waggons bestehend, müssen Steigungen bis zu 25 % überwinden. Drei Tage sind die Passagiere unterwegs. Auch von der vietnamesischen Wirtschaft steht die Forderung, mehr Transportleistungen auf die Schiene zu verlagern. Mit Unterstützung sozialistischer Länder stellen sich Vietnams 30 000 Eisenbahner diesen neuen Aufgaben.
me

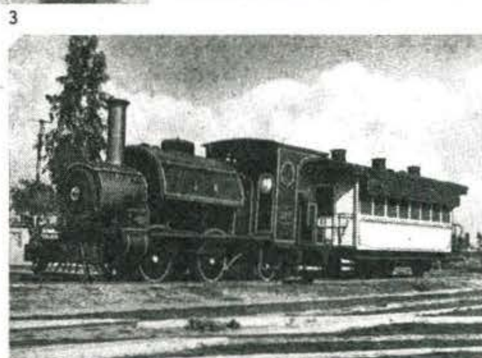
1



2



3



10 Jahre Eisenbahnmuseum

Zehn Jahre bestand im Februar 1987 das Eisenbahnmuseum (Rail Transport Museum) in New Delhi. Auf dem weiträumigen Gelände steht ein modernes achteckiges Gebäude, das sechs Ausstellungshallen beherbergt. Das große Freigelände mit seinen Gleisen unterschiedlicher Spurweiten vermittelt die Atmosphäre eines Bahnhofs. Hier haben unter anderem 26 historische Lokomotiven ihren Standort. Dokumentationen im Museum erinnern daran, daß am 15. August 1854 der erste Personenzug von Howrah nach Hoogly (38,6 km) fuhr.
Star auf dem Freigelände ist – nach indischen Angaben – der Welt älteste noch im ursprünglichen Zustand befindliche Lok. Es handelt sich dabei um die FAIRY QUEEN, die 1855 von der britischen Firma Kitson Thompson and Hewitson of Leeds gebaut wurde (Abb. 2). Die East Indian Railway hatte die Maschine noch im gleichen Jahr gekauft. Die FAIRY QUEEN zog seinerzeit leichte Postzüge auf der 195 km langen Strecke Howrah – Raniganj in fünf Stunden – eine bemerkenswerte Geschwindigkeit für die damalige Zeit.
Originell wirkt auch die 20 t schwere RAMGOTTY mit ihren hölzernen Bremsen. Die Maschine entstand 1862 bei Anjubault in Paris. Majestätischen Zwecken diente einst der Salonwagen „Price of Wales Saloon" (Abb. 3). Ein ganz in Weiß gehaltener Wagen wurde eigens für den Besuch des Price of Wales (später König Edward VII) im Jahre 1876 in Durbar gebaut. Auf dem Freigelände ist dieses Fahrzeug in Kombination mit einer Lok aus jener Zeit zu sehen.
Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin

4



Der neue SKL für die 750-mm-Bahnen der Deutschen Reichsbahn bewährt sich inzwischen nicht nur zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf (siehe „me" 7/86, S. 5). Derartige Fahrzeuge sind inzwischen auch auf den Schmalspurbahnen Putbus – Göhren, Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal und Oschatz – Mügeln – Kemmlitz beheimatet und erleichtern die laufenden Streckenarbeiten in einem erheblichen Maße. U. B. z. den im Bahnhof Mügeln (b. Oschatz) stationierten SKL-Zug.
Foto: J. Engler, Oschatz

interview

Kesselschmiede und Roboter

Interview mit dem Werkdirektor des Raw „DSF" Görlitz, Manfred Schulz

„me": Auf den neun Schmalspurnetzen der Deutschen Reichsbahn verkehren noch 87 Dampflokomotiven. Zum Teil schon sehr betagt, versehen sie nach wie vor zuverlässig ihren Dienst. Welche Vorhaben sind geplant, um diese Maschinen auch künftig im Betriebsdienst einzusetzen?

Manfred Schulz: In unserem Ausbesserungswerk wird alles getan, um die Schmalspurdampflokomotiven langfristig zu erhalten. Als technische Denkmäler sollen sie den gegenwärtigen und kommenden Generationen ein Stück lebendige Eisenbahngeschichte veranschaulichen. Und das haben wir vor, obwohl die Instandhaltung dieser Maschinen immer komplizierter, aufwendiger und somit für die Deutsche Reichsbahn teurer wird.
Der technische Zustand unserer Schmalspurdampflokomotiven zwingt dazu, besonders in den Jahren 1989 und 1990 sowie darüber hinaus verstärkt Kessel, Rahmen, Zylinder und andere Großteile durch Neuanfertigungen zu ersetzen. Dadurch werden wir in der Lage sein, diese Maschinen bis zur Jahrhundertwende im Streckendienst zu belassen. Damit sind sie nicht nur schlechthin eine Touristenattraktion, sondern helfen ebenso den Berufs- und Urlauber- sowie Güterverkehr zu bewältigen. Zu unser aller Freude werden diese Veteranen der Schiene also das bevorstehende Schicksal der Regelspurdampflokomotiven nicht teilen.

„me": Die Werkstätteneisenbahner der Dampflokunterhaltung arbeiten mit hohem Engagement. Jahrelange Erfahrungen sowie außerordentlich großes Geschick sind hierbei unbedingt erforderlich. Für welche Tätigkeiten trifft dies besonders zu?

Manfred Schulz: Zunächst sei gesagt, daß unsere Werkstätteneisenbahner der Hauptproduktionslinie 1 sehr eng mit unseren „Schmalspurigen" verbunden sind. In fleißiger, mit großem Können gepaarter handwerklicher Kleinarbeit gelingt es diesen Kollegen immer wieder, die Lokomotiven in all ihren Funktionen einsatzbereit zu halten.
Hohe Anforderungen werden unter anderem an die Kollegen in der Kesselschmiede gestellt. Hier gilt es, konsequent Nachwuchs aus den jungen Eisenbahnern herauszubilden, damit diese, im wahrsten Sinn des Wortes, handwerkliche Kunst auch künftig beherrscht wird. Viele Aufwendungen verlangt außerdem die Ausrüstung der Lokomotiven mit der Druckluftbremstechnik, ist sie doch wesentlich betriebsicherer als die herkömmliche Saugluftbremse.



Manfred Schulz,
53 Jahre,
seit 1952 Eisenbahner,
Fahrzeugschlosser, Lokomotivführer
anschließend ABF-Besuch,
Studium an der
Hochschule für Verkehrswesen (HfV)
„Friedrich List" (1955–1960),
Diplom-Ingenieur
wissenschaftlicher Mitarbeiter
an der HfV bis 1963,
Mitarbeiter des Entwurfs- und
Vermessungsbetriebes der DR bis
1970,
danach Mitarbeiter der früheren
Hauptverwaltung Raw
im Ministerium für Verkehrswesen
und Direktor des
Ingenieurbüros für Fahrzeugausbesserung (IBrFA)
seit 1982 Werkdirektor
des Raw „DSF" Görlitz

„me": Eine weitere nicht zu unterschätzende Aufgabe besteht in der Instandhaltung sämtlicher Rollfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. Wieviele dieser Spezialfahrzeuge gibt es und welche Perspektive haben sie?

Manfred Schulz: Die 360 Rollwagen und 58 Rollböcke sind derzeit auf den Schmalspurbahnen aus volkswirtschaftlichen Gründen im wesentlichen unentbehrlich. Hinzu kommen 14 regelspurige Spezialtransportwagen zur Überführung der Schmalspurdampflokomotiven von und nach Görlitz. Die Instandhaltung dieses Wagenparkes ist ebenfalls nicht unkompliziert. Einen besonderen Schwerpunkt bilden die verschiedenen Bremssysteme. Neben den Rollfahrzeugen mit Saug- und Druckluftbremsen existieren noch 70 Exemplare, die Heberleinbremsen haben, aber demnächst ausgemustert werden. Bis 1989 sollen alle Rollwagen mit Druckluftbremsen ausgerüstet sein.

„me": Die jüngste Geschichte Ihres Werkes ließ auch deshalb von sich reden, weil hier viel für die Entwicklung, den Bau und die Unterhaltung der Dreikraftbremsen getan wurde. Was ist in diesem Zusammenhang besonders erwähnenswert?

Manfred Schulz: Seit 1978 werden im Raw „DSF" Görlitz Dreikraftbremsen für die Rangierbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn gefertigt. Die Produktion des Jahres 1987 ist vorrang für die weitere Ausrüstung des Fährbahnhofs Mukran vorgesehen. Ich denke, daß der Fährbahnhof Mukran eine gute Technik erhält, weil die Betriebserfahrung der mehr als 3000 Dreikraftbremsen, die es inzwischen auf wichtigen Rangierbahnhöfen der Republik gibt, bei der laufenden Produktion ständig berücksichtigt wird.
Teile der Dreikraftbremsen stellen wir übrigens inzwischen mit der Robotertechnik her.
Darüber hinaus werden diese Bremsen bei uns auch repariert. Deshalb müssen die ansonsten ortsfesten Dreikraftbremsen ausgebaut und nach Görlitz gebracht werden.
Künftig wird sich dann die Neuanfertigung mit der Instandhaltung zahlenmäßig etwa die Waage halten.
Ab 1992 sind keine neuen Dreikraftbremsen mehr erforderlich. Und damit ist bereits das Aufgabengebiet des Raw in den 90er Jahren umrissen: Unsere Werkstatteisenbahner werden dann Schmalspurschienenfahrzeuge und Dreikraftbremsen instand setzen.

Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel

Klaus Henschel (DMV), Magdeburg

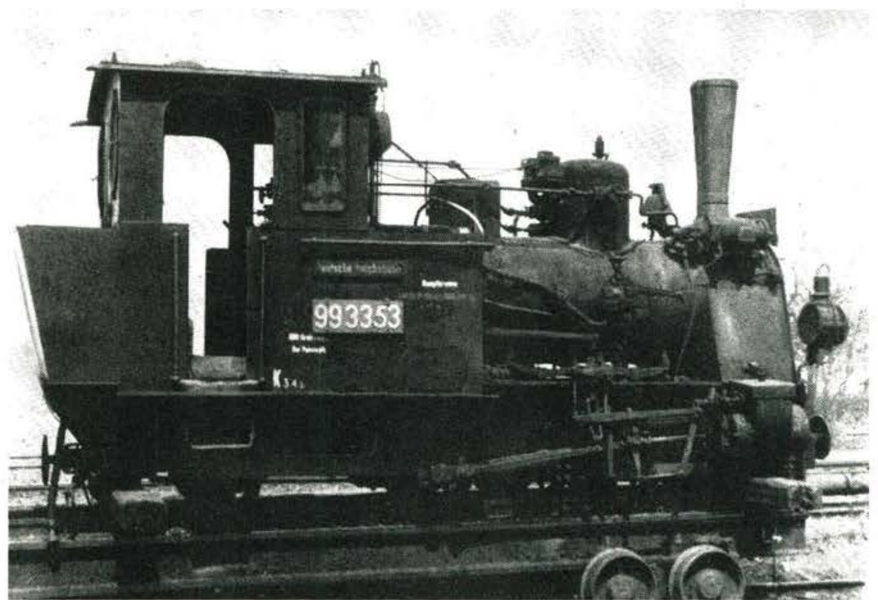
Das Raw „DSF" Görlitz gestern und heute

In den zurückliegenden Jahren ließ es mehr und mehr von sich reden: das Raw „Deutsch-Sowjetische Freundschaft" in Görlitz. Den Eisenbahnfreunden vor allem durch die Unterhaltung und Erhaltung der Schmalspurlokomotiven und Rollfahrzeuge ein Begriff, ist es auch durch den Bau und die Instandsetzung von Dreikraftbremsen ein Werk, das nicht nur der Traditionspflege viel Aufmerksamkeit schenkt, sondern außerdem wesentlich zur Modernisierung des Rangierbetriebes auf bedeutenden Knotenbahnhöfen beiträgt. Mit diesem Artikel setzen wir unsere Serie zum Thema „Reichsbahnausbesserungswerke" fort. Er rundet zugleich unsere bisherigen Veröffentlichungen über die Unterhaltung von Schmalspurfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn ab, die wir im Heft 6/85 mit der Vorstellung der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge begannen.
Die Redaktion

Vom Bw zum Raw

Zu Beginn des 20. Jahrhundert wurden die Anlagen des Bahnhofs Görlitz dem wachsenden Personen- und Güterverkehr nicht mehr gerecht.
Um den besonders steigenden Güterverkehr zu bewältigen, entstand von 1909 bis 1911 der Bahnhof Schlauroth und mit ihm auch ein Lokschuppen. Noch gab es in jener Zeit die deutschen Länderbahnen, und die geographische Lage des Bahnhofs Schlauroth erforderte eine Trennung des Eisenbahnbetriebes. So wurden der westliche Teil von der sächsischen sowie der östliche Teil von der preußischen Staatsbahn genutzt und verwaltet.
Durch den Lokschuppen verlief eine „Wand", die „Sachsen" und „Preußen" voneinander trennte. Etwa ein Drittel des Lokschuppens gehörte zur sächsischen Seite, zwei Drittel waren preußisch. Jeder Teil hatte seine Gleisanlagen, eine Schiebebühne, Wasserkräne und Bekohlungsanlagen sowie ein Sozial- und Verwaltungsgebäude.
Erst nach Gründung der Reichsbahn wurden die Anlagen vereinigt und der damaligen Direktion Breslau (heute Wrocław/VR Polen) unterstellt. 1923 konnte der elektrische Betrieb ins Riesengebirge und nach Breslau aufgenommen werden. Ein Jahr später war Schlauroth westlichster Endpunkt des elektrifizierten Streckennetzes in Schlesien. Zum Bestand des Bw gehörten von jetzt an auch Elloks (siehe „me" 12/84, S. 15).
Der zweite Weltkrieg hatte in Schlauroth keine wesentlichen Zerstörungen verursacht. Jedoch mußte ein Teil der Schlaurother Gleisanlagen als Reparationsgut für die Sowjetunion abgebaut werden. Der Maschinen- und Wagenpark der Deutschen Reichsbahn war stark in Mitleidenschaft gezogen, so daß auch im Görlitzer Raum komplizierte und meist erst einmal kaum übersehbare Aufgaben zu lösen waren.
Im Bw Schlauroth begannen am 20. Mai 1945 etwa 30 Eisenbahner mit der Instandsetzung des Maschinenparks und den Aufräumungsarbeiten. Sie schufen damit die Grundlage, um Wagen und Lokomotiven auszubessern. Das Bw Schlauroth wurde nun in eine Werkabteilung umgewandelt und dem Bw Görlitz unterstellt. Schließlich konnten ab Mitte September 1945 die ersten Lokomotiven ausgebessert werden.
Fast unüberwindbar waren die Schwierigkeiten bei der Material- und Werkzeugbeschaffung. Sowjetische Offiziere halfen dabei den Eisenbahnern. Was dann noch fehlte, wurde von abgestellten Lokomotiven abgebaut oder auf andere – manchmal abenteuerliche – Art beschafft. Die Bemühungen der Beteiligten zahlten sich aus. Bis Ende 1945 wurden zahlreiche Güterwagen und 23 Lokomotiven instand gesetzt und wieder in Dienst gestellt.
Von 1946 bis 1949 reparierte man in Schlauroth mehr als 100 Regelspurlokomotiven.
Inzwischen waren in den traditionellen Dampflokausbesserungswerken die gröbsten Kriegsschäden beseitigt. Mehr und mehr verlagerte sich daher die Reparatur von regelspurigen Dampflokomotiven wieder in diese Werke. So nach Halberstadt, Halle und Meiningen, um nur einige zu nennen.
Zwangsläufig ergab sich nun die Frage nach der Perspektive der Werkabteilung Schlauroth. Ein Bahnbetriebswerk war nicht erforderlich, da die meisten von hieraus bedienten Strecken seit 1945 von den PKP betrieben werden. So war Ende der 40er Jahre zu entscheiden, ob die Dienststelle ganz aufgelöst

1

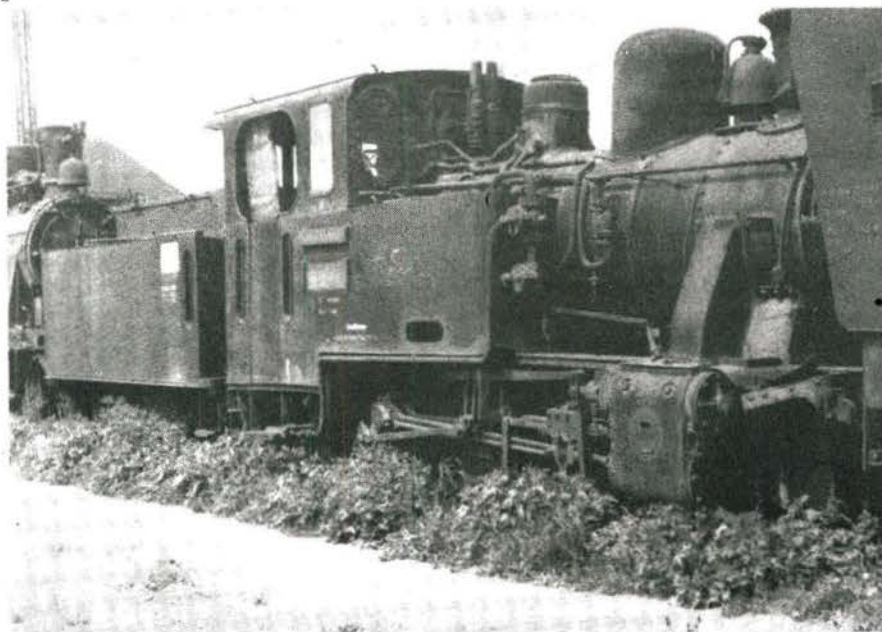


1 Die Lokomotive 99 3353 (C1'n2t) der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (Jung 1908/1261) am 16. Mai 1971 im Raw „DSF" Görlitz. Diese Maschine wurde nach Stillegung der Reststrecke Anklam – Friedland im September 1969 überflüssig und anschließend für den Verkauf an ein ausländisches Eisenbahnmuseum vorbereitet. Eine Lokomotive gleicher Bauart ist die 99 3352 (C1'n2t, Jung 1907/1138). Sie gehört zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR und kann heute im Bahnhof Friedland (Mecklenburg) besichtigt werden.

Tabelle 1:
Dampflokunterhaltung ab 1950

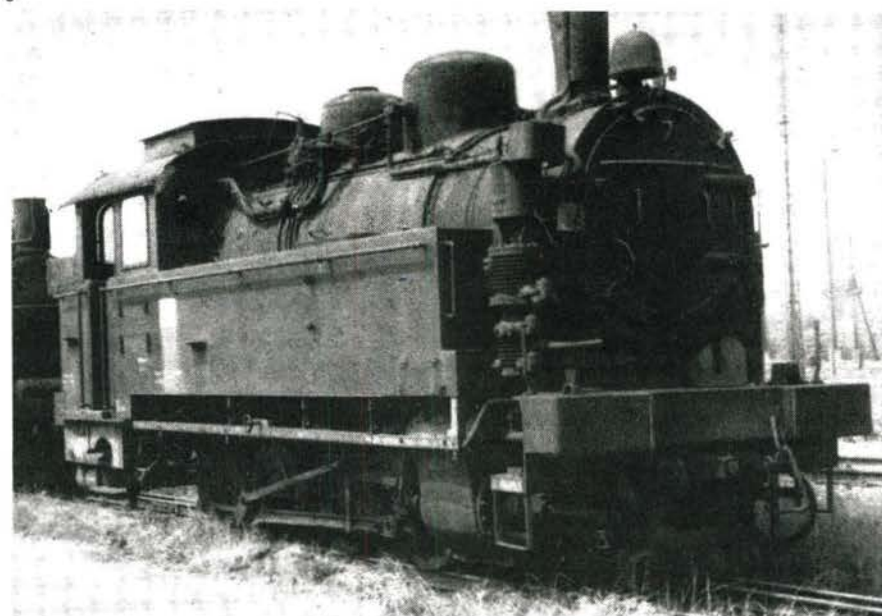
Jahr	Baureihen
1950	38, 89, 92, 99, Werklokomotiven
1951	91, 92, 99
1952	38, 91, 92, 99
1953	75, 89, 91, 92, 94, 99, Werklokomotiven
1954	58, 91, 92, 99
1955	54 (!), 56, 58, 91, 99, Werklokomotiven
1956	99, Werklokomotiven
1957	91, 99, Werklokomotiven
ab 1958	99, Werklokomotiven

2



2 Ausgedient hatte im Mai 1971 auch die 99 4652 (Cn2t, Henschel 1941/25983). Seit 1945 in Dahme (Mark) beheimatet und 1964 auf die Insel Rügen umgesetzt, diente die ehemalige Heeresfeldbahnlokomotive viele Jahrzehnte friedlichen Zwecken. Heute verkehrt sie vor Museumszügen auf der Schmalspurbahn Möckmühl – Dörzbach (BRD).

3



3 Nicht erhalten blieb dagegen die Dh2t-Lokomotive 99 5912, hier ebenfalls am 16. Mai 1971 im Raw „DSF" Görlitz. 1922 mit der Fabrik-Nummer 11384 von Borsig gebaut, war sie auf der Strecke Gera – Pforten – Wuitz-Mumsdorf bis zu deren Stillegung in Betrieb.

oder zu einem Raw weiter entwickelt werden sollte. Nachdem bereits 1948 acht und 1949 65 Schmalspurlokomotiven ausgebessert wurden und die Übernahme aller dem öffentlichen Verkehr dienenden ehemaligen Privat- und Kleinbahnen, zu denen auch viele Schmalspurbahnen gehörten, ab 1. April 1949 fest stand, war auch die Perspektive der Werkabteilung entschieden: Ab 1. Januar 1950 wurde sie in das Raw Schlauroth umgewandelt. Die Aufgabe der inzwischen auf 300 Mann angewachsenen Belegschaft bestand nun im Rahmen der Spezialisierung vor allem darin, fast alle Schmalspurlokomotiven der Deutschen Reichsbahn zu unterhalten.

Ein neues Kapitel begann

Die Umwandlung von der Werkabteilung eines Bw zum Raw erforderte von allen Beschäftigten große Anstrengungen. Galt es doch, eine völlig neue Struktur einzuführen und viele Arbeitskräfte für neue Aufgaben zu gewinnen und einzuarbeiten. Andere Maschinen mußten beschafft und vorhandene Anlagen erweitert werden. Zahlreiche freiwillige Arbeitseinsätze halfen, um in kürzester Zeit die Grundlagen für die neue Arbeit im Raw Schlauroth zu schaffen.

263 Lokomotiven der 600-, 750-, 900- und 1000-mm-Spur wurden nun in Görlitz in 47 Baureihengruppen unterhalten. Die älteste Maschine war im Jahre 1887 gebaut worden. Zahlreiche Einzelgänger machten die Arbeit nicht leichter. Begonnen wurde mit der Lokausbesserung zunächst nur in einer Halle. 1955 konnte dann noch vom Bw Görlitz die ehemalige Wagenhalle übernommen werden.

Neben den Schmalspurlokomotiven kamen außerdem regelspurige Lokomotiven hinzu, unter denen sich auch zahlreiche Werkbahnfahrzeuge befanden. Tabelle 1 enthält eine Übersicht über die ab 1950 instand gesetzten Lokomotiven. Durch die Spezialisierung auf Schmalspur- und Werklokomotiven und nicht zuletzt durch den Ausbau der 1955 übernommenen Halle war es nunmehr möglich, ab 1958 alle Schmalspurlokomotiven in Görlitz zu konzentrieren. Bis dahin wurden einige Maschinen von Fall zu Fall noch vom Raw Wittenberge betreut. In unermüdlicher Kleinarbeit hatten sich die Kollegen auf die Erhaltung dieser Lokomotiven eingestellt. Groß waren die Schwierigkeiten. Es gab so gut wie keine Unterlagen, von Zeichnungen ganz zu schweigen.

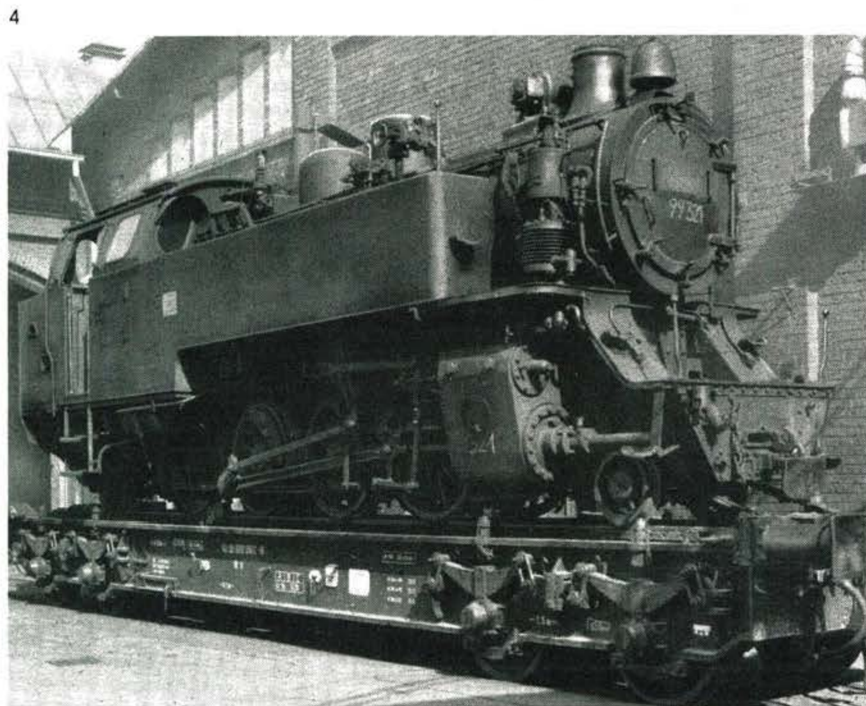
Trotz dieser Probleme und dem Anwachsen des Lokomotivparkes durch die Inbetriebnahme von 39 Neubaulokomotiven aus dem damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg in den Jahren 1952 bis 1957 leisteten die Werktätigen dieses Ausbesserungswerkes Hervorragendes. Sie unterhielten die Lokomotiven mit großer Sorgfalt und viel Liebe. Noch waren in der jungen DDR die Schmalspurbahnen in jenen Jahren volkswirtschaftlich von großer Bedeutung. Nachdem im Jahre 1954 die 1000. ausgebesserte Lokomotive übergeben wurde, ist dem Raw im Jahre 1955 der Ehrenname „Deutsch-Sowjetische Freundschaft" verliehen worden. Aber zurück zu den Schmalspur- und hier ebenfalls heimisch gewesenen Werklokomotiven! Im Laufe der Jahre wurden bei der Instandhaltung beachtliche Leistungen erreicht (Tabelle 2). Die teilweise schon sehr betagten, aber dringend benötigten Schmalspurlokomotiven mußten teilweise völlig erneuert werden. So wurden von 1962 bis 1967 39 Rahmen und 61 Kessel hergestellt und beim Neuaufbau von Lokomotiven verwendet.

Produktionsprofil änderte sich

Doch die Rationalisierung des Verkehrswesens machte auch vor den Schmalspurbahnen keinen Halt. Von Mitte der 60er bis Anfang 70er Jahre ist der Betrieb auf zahlreichen Strecken eingestellt worden. Der Jahresfahrplan 1987/88 enthält noch acht Schmalspurstrecken mit einer Länge von 250 km. Nicht im Kursbuch steht die nur dem

Güterverkehr dienende Strecke Oschatz–Mügeln–Kemmlitz.
Der Bestand an zu unterhaltenden Schmalspurlokomotiven sank von 263 Maschinen im Jahre 1950 auf 87 im Jahre 1987.
125 Lokomotiven wurden in Görlitz zerlegt, und 34 blieben im In- und Ausland für Museumszwecke oder als Denkmäler erhalten.
Durch diese Situation ergaben sich für das Raw „DSF" Görlitz immer wieder neue Aufgaben.
Ab 1966 kamen die Spezialtransportwagen für Schmalspurdampflokomotiven hinzu. Bis 1984 wurden 487 Ausbesserungen an diesen Spezialfahrzeugen vorgenommen.

4



4 Noch heute Bestandteil des betriebsfähigen Triebfahrzugparks der Deutschen Reichsbahn: die „Molli"-Lokomotive 99 2321. Am 17. Juli 1986 ist sie nach den „anstrengenden" Jubiläumstagen zwischen Bad Doberan und Ostseebad Kühlungsborn und einer langen Reise auf einem Loktransportwagen in die Werkhalle des Raw „DSF" Görlitz gezogen worden.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam (1–3) und B. Sprang, Berlin (4)

Im gleichen Jahr ist in einem Teil der Rohrschmiede die Instandsetzung von rollbaren Kleinbehältern aufgenommen worden. Jährlich werden seitdem 3000 Behälter repariert. 1967 wurden schließlich auch sämtliche Rollfahrzeuge im Raw Görlitz beheimatet. Bis 1984 gab es 2574 Reparaturen an diesen Spezialfahrzeugen.
Die Ausbesserung von Werklokomotiven bildete besonders in den Jahren von 1970 bis 1978 ein Schwerpunkt. Dazu gehörten vor allem die „grünen Ungeheuer", wie die Dampfspeicherlokomotiven liebevoll von den Werkstatteisenbahnern genannt wurden.
Werklokomotiven werden heute in Görlitz nicht mehr aufgearbeitet.
Ab 1. Januar 1972 gehörte Görlitz als Werkteil zum Raw „Hermann Matern" Cottbus. Da zu diesem Zeitpunkt noch die Stillegung aller Schmalspurbahnen vorgesehen war, sollte nun die Perspektive in der Zuarbeit zur Ausbesserung von Großdiesellokomotiven liegen. Zahlreiche Varianten wurden erwogen. 1974 begann man, Zylinderköpfe der Baureihen 120, 130 und 132 aufzuarbeiten. Drei Jahre später ist diese Produktion nach Halle und Wilsdruff verlegt worden. Inzwischen stand fest, daß auch künftig in Görlitz Schmalspurlokomotiven zu unterhalten sein werden, da die verbleibenden Schmalspurbahnen der DR bis auf weiteres mit der Dampftraktion betrieben werden sollen.

Tabelle 2:
Ausgebesserte Lokomotiven der DR und VEB in den Schadgruppen L0 bis L7 von 1950 bis 1984

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1950	99	1969	123
1951	125	1970	140
1952	121	1971	131
1953	164	1972	141
1954	162	1973	142
1955	202	1974	135
1956	202	1975	119
1957	193	1976	121
1958	176	1977	117
1959	165	1978	87
1960	181	1979	66
1961	181	1980	65
1962	165	1981	70
1963	184	1982	69
1964	176	1983	72
1965	169	1984	74
1966	157	1985	71
1968	122	1986	70

Rangierbahnhöfe erhalten neue Technik

Um das Werk weiterhin effektiv und sinnvoll zu nutzen, wurde entschieden, hier den Bau der im Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg (Harz) entwickelten Dreikraftbremse zu konzentrieren. Am Vorabend des „Tages des Eisenbahners" 1978 wurde die Halle 3 des ab 1. Januar 1978 wieder selbständigen Raw „DSF" Görlitz feierlich in Betrieb genommen. Seitdem werden Dreikraftbremsen gebaut und seit 1981 auch instand gesetzt, inzwischen bereits mit Hilfe moderner Roboter.
FEW-Dreikraftbremsen gibt es mittlerweile auf 18 Rangierbahnhöfen. Dazu gehören solche Knoten wie Erfurt, Weißenfels, Berlin-Wuhlheide, Halle, Magdeburg-Buckau, Senftenberg und künftig Mukran.

Die gute alte Dampflokomotive gehört dazu

Wenn auch die Unterhaltung der Dampflokomotiven hohes handwerkliches Können erfordert und mitunter Kopfzerbrechen bereitet, wird deren Betreuung nicht vernachlässigt.
1977 wurde die 5000. ausgebesserte Dampflok an die Deutsche Reichsbahn übergeben.
Hinzu kamen bis dahin auch Maschinen für museale Zwecke, so die 99 162, 99 535 und 89 6009.
Nicht vergessen werden dürfen die Dampflokomotiven der Pioniereisenbahnen in Dresden, Leipzig und Cottbus, die ebenfalls in Görlitz beheimatet sind.
Auch Bauteile der Fahrzeuge der Görlitzer Oldtimer-Pioniereisenbahn werden im Raw „DSF" Görlitz regeneriert.
Darüber hinaus müssen die Schmalspurlokomotiven der DR weiter modernisiert werden. Inzwischen sind die Neubaulokomotiven der 1000-mm-Spur mit Druckluftbremsen ausgestattet worden. Diese Umrüstung wird fortgesetzt.
Bleibt nur zu hoffen, daß neben der Gleisbremstechnik auch die Dampflokomotive noch viele Jahre das Produktionsprofil des Raw „DSF" Görlitz bestimmen wird.
Abschließend möchte ich mich beim Kollegen Werner Lüdicke sehr herzlich bedanken. Als langjähriger Mitarbeiter des Raw half er mir sehr beim Zustandekommen dieses Beitrages.

Quellenangaben
(1) Raw „DSF" Görlitz: Zeittafel der Entwicklung des Betriebes (1909 bis 1985), Görlitz 1985
(2) –: 35 Jahre Raw „DSF" Görlitz, unveröffentlichtes Manuskript, Görlitz, 1985

mosaik

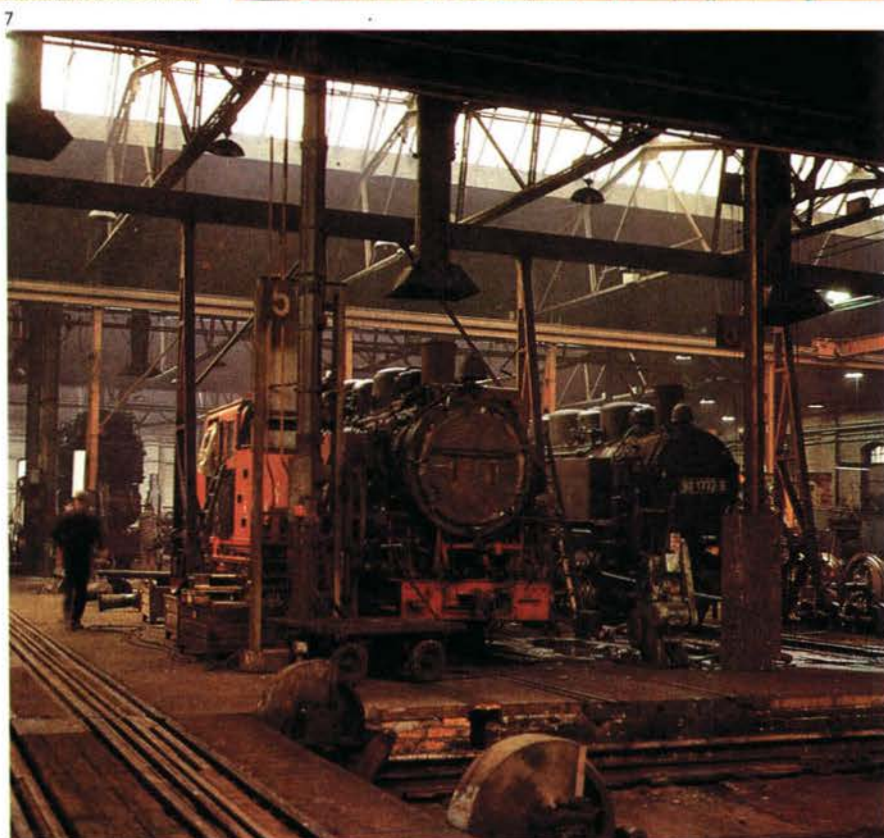
5



6



7



5 Eingetroffen zur Aufarbeitung war im Sommer 1977 die Lokomotive 99 1568. Sie trägt noch die Aufschrift „Auf zum letzten Dienst" am 30. April 1977 in Schönheide.

6 Drei Jahre später präsentiert sich die 99 4633 auf dem Raw-Gelände ausgeachst auf Hilfsfahrgestellen.

7 Ein Blick in die Montagehalle des Raw „DSF" Görlitz. Im Vordergrund zwei Neubaulokomotiven der 750-mm-Spur, dahinter eine der Harzquerbahn. Dieses Foto, eingesandt mit dem Titel „In der Montagehalle", erhielt anläßlich des 7. Fotowettbewerbs 1985 des DMV einen Anerkennungspreis.

8 Nach dem Abriß erfahren die Lokbauteile separate Aufarbeitungen. Die stark verschmutzten Bauteile kommen in ein Abkochbad, stark verrostete werden dagegen sandgestrahlt. Das Foto zeigt zwei Kessel (vorn BR 99^{23-24}, dahinter BR^{77-79}) vor der Sandstrahlhalle im Jahre 1978.

9 Fast abgeschlossen waren am 18. Mai 1984 die Arbeiten an der Lokomotive 99 1782. Diese Aufnahme entstand während einer Probefahrt mit der Rostschutzgrundierung.

Fotos: W. Rettig (5 und 6, 8 und 9); V. Jacobi, Römersgrün (7)

8



9



Werner Drescher (DMV), Jena

8. Fotowettbewerb

Der 8. Fotowettbewerb der zentralen Kommission für Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV stand bekanntlich im Zeichen des bevorstehenden 34. MOROP-Kongresses in Erfurt. Am 14. Februar endete die umfangreiche Jury-Arbeit, die an alle Beteiligten hohe Anforderungen stellte und viele Stunden Freizeit erforderte. Es gilt nunmehr, über das Erreichte Bilanz zu ziehen, den Wettbewerb kritisch auszuwerten und nicht zuletzt dabei gewonnene Erfahrungen weiterzuvermitteln.
Die in Vorbereitung und Durchführung des 7. Fotowettbewerbes begonnene Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Fotografie im Kulturbund erwies sich auch diesmal als sehr fruchtbringend. Mit der Bezirkskommission Gera unter der Leitung von Dr. Walter Streit wurde die Juryarbeit sehr bereichert. Leider zog die Bezirkskommission Erfurt ihre Zusage kurzfristig zurück. Die Jury bestand natürlich auch aus Eisenbahnfreunden und -fotografen unseres Verbandes.

1



1 Für diese Aufnahme, betitelt mit „Schrottplatz", erhielt Reinhard Kahmann, Elsterwerda, ein Diplom.

2 Ein Anerkennungspreis ging an Falk Thomas, Neukirch. Er nannte seine Aufnahme „Am Abend".

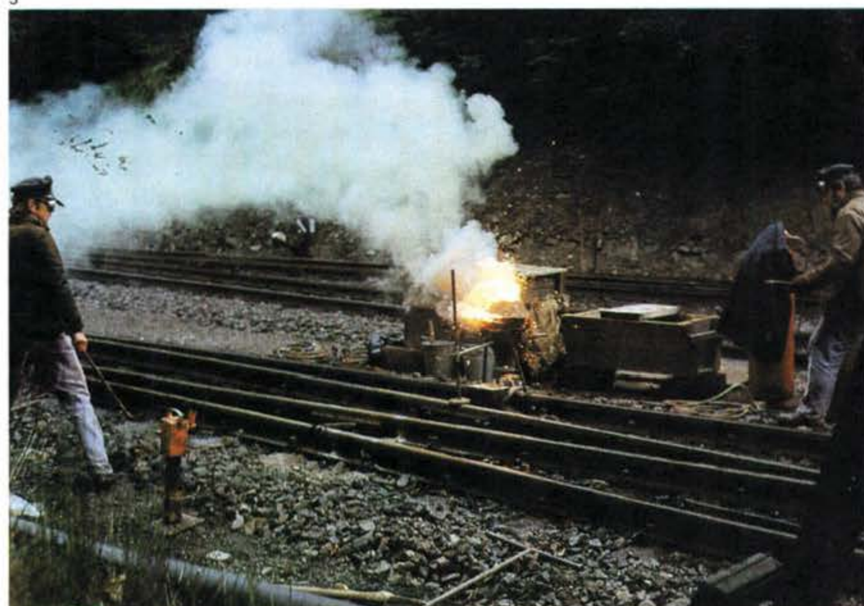
3 Ebenfalls einen Anerkennungspreis bekam Günther Prengel, Jena, für „Die Schweißung – Konzentration".

4 Jörg Schulze, Brandenburg, bezeichnete dieses Foto mit „Stilleben". Die Jury entschied sich für ein Diplom.

2



3



4



Beteiligung

Gegenüber früheren Fotowettbewerben konnte die Beteiligung wiederum gesteigert werden. Dabei waren diesmal 214 Autoren mit 1 113 Arbeiten. Davon lagen 365 Einzelfotos sowie 41 Serien mit 219 Fotos in Schwarzweiß vor. Eingesandt wurden ferner 529 Dias von 113 Autoren. Während die Anzahl der Schwarzweiß-Fotos um ein Drittel zurückgegangen war, stiegen die Farbfotoeinsendungen um rund 65 Prozent!

Diese quantitative Steigerung war aber nicht in jedem Fall mit einer besseren Qualität verbunden.

Kritisch muß festgestellt werden, daß einige Autoren die Wettbewerbsbedingungen nur unzureichend eingehalten haben. Dazu gleich einige Bemerkungen:

1. Sowohl Schwarzweiß-Fotos als auch Dias wurden nicht entsprechend der Wettbewerbsbedingungen gekennzeichnet. Bei einigen Fotos fehlte die Kennzeichnung sogar gänzlich!

2. Viele Teilnehmer unterließen es, die geforderte Bildliste mitzuschicken. In einigen Fällen war sie zwar vorhanden, aber unvollständig oder nur auf einem kleinen „Zettelchen" untergebracht.

Allein diese Mängel verursachten für den Veranstalter einen erheblichen Mehraufwand. Die Bildlisten sind ein wichtiges Organisationsmittel und Voraussetzung, um den Wettbewerb ordnungsgemäß durchzuführen und schließlich die Arbeiten vollständig an die Autoren zurückzusenden.

Auch die Verpackung, vor allem die der Dias, ließ bei einigen Autoren zu wünschen übrig. Teilweise wurden Dias nur lose in ein Kuvert gesteckt! Man sollte stets die einzuglasenden Dias zwischen zwei stabile Pappen legen (nicht einkleben) und letztere mit Klebestreifen verbinden. Bewährt hat sich ebenfalls das Verpacken in einem entsprechend ausgepolsterten Karton.

Das Thema des diesjährigen Wettbewerbes „Eisenbahnen in der DDR" war sehr weitgesteckt. Durch die Einteilung in verschiedene Wettbewerbsgruppen wurde aber jedem Interessenten eine ausreichende Orientierung gegeben. Trotzdem konnten einige Arbeiten – nach Meinung des Veranstalters zu viele – nicht zugelassen werden, da sie Motive ausländischer Bahnverwaltungen beinhalten.

Schwarzweiß-Wettbewerb

Nicht von ungefähr widmeten sich die meisten Arbeiten den Themen „Die Eisenbahn in der Landschaft" und „Die Traditionspflege bei der Eisenbahn". Gerade diese Genres erfreuen sich immer größerer Beliebtheit und bieten vielfältige Möglichkeiten des Fotografierens. Daß dabei oftmals das Sachfoto im Mittelpunkt stand, ist nicht verwunderlich und durchaus verständlich, verstehen sich doch viele Eisenbahnfreunde als Chronisten bzw. Dokumentaristen. Zur Rechtfertigung dieses Anspruchs müssen allerdings einige Grundsätze eingehalten werden, so die Wahl eines zweckmäßigen Bildausschnitts. Die sachliche Darstellung verlangt nun einmal eine vollständige und proportionierte Wiedergabe! Ein weiterer Grundsatz besteht in der exakten und scharfen Darstellung der fotografierten Objekte. Und schließlich gibt es nach übereinstimmender Meinung von Veranstalter und Jury noch große Reserven im sogenannten Positivprozeß. Zu viele Fotos waren flau, grau, blaß, nicht nachbelichtet, nicht ausgefleckt, hatten grobe Kratzer und andere Mängel. Etwa zwei Drittel der Fotos kamen deshalb erst gar nicht in die Wertung und mußten gleich aussortiert werden.

Auffallend war, daß sich viele Einsender nur mit Themen der jüngsten Vergangenheit beteiligten wie Sonderfahrten und Ausstellungen. Große Zurückhaltung gab es – leider – bei der bildlichen Darstellung der modernen Traktion. Wie wohl in der gesamten Fotografie, wurden bei den Serien die größten Schwächen festgestellt, obgleich dabei mitunter einige Aufnahmen durchaus „preisverdächtig" waren. Andere Serien bestanden lediglich aus der Aneinanderreihung von Einzelfotos. Andere Teilnehmer reichten bis zu 20(!) Fotos je Serie ein. Das Anliegen einer Serie, nämlich eine Handlung oder eine

1. Farbdia-Wettbewerb

Diplome

Name	Motiv
Reinhard Kahmenn, Elsterwerda	„Schrottplatz"
Jörg Schulze, Brandenburg	„Stilleben"
Jürgen Weiland, Jena	„Nächtliche Ruhe"
Burkhard Sprang, Berlin	„Eisiger Tunnel"
Thomas Bootz, Greifswald	„An der Lok"
Bernd Köllner, Saalfeld	„Morgenstimmung"
Sonderpreis der Jugend	
Dennis Lotzmann, Halle-Neustadt	„Gegenlicht"

Anerkennungspreis

Name	Motiv
Dr. Harald Diesel, Berlin	„Wipperlieschen"
Falk Thomas, Neukirch	„Am Abend"
Andreas Jäger, z. Z. Mittweida	„Spielende Traditionspflege"
Volker Jacobi, Römersgrün	„Kohle, Wasser, Feuer"
Harald Krille, Weimar	„Spuren der Nacht"
Günther Prengal, Jena	„Die Schweißung – Konzentration"
Dieter Wünschmann, Leipzig	„Fotohalt am Tunnel"
Detlef Hommel, Erfurt	„Bei –18 Grac C"
Sonderpreis der Jugend	
Dirk Weinert, Bad Schmiedeberg	„Am hellen Tage"

2. Schwarzweiß-Wettbewerb

Diplome

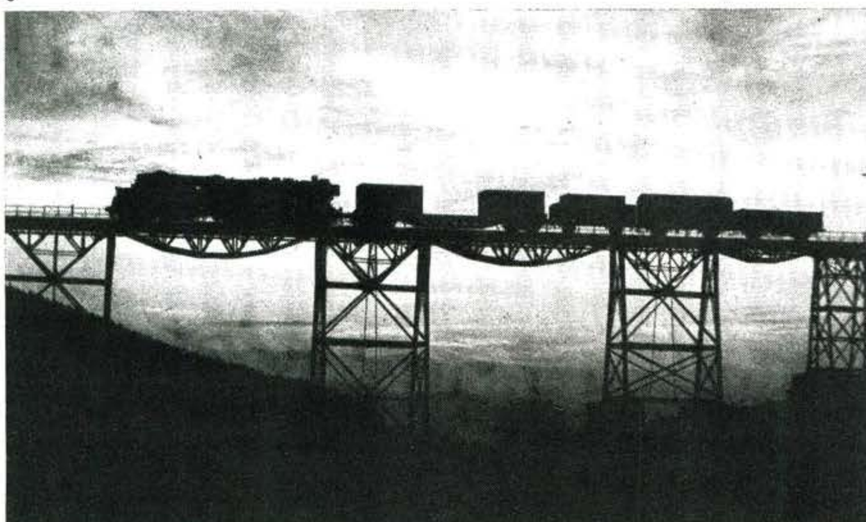
Name	Motiv
Reinhard Kahmann, Elsterwerda	„Bahnsteigdetaile" *(Serie)*
Hans-Jürgen Rusch, Stralsund	„Gedanken"
Christina Männel, Dresden	„Detail"
Jörg Schulze, Brandenburg	„In der Altmark"
Axel Klöhn, Greifswald	„Klassenfahrt"
Harald Krille, Weimar	„Dresden Hauptbahnhof"
Rainer Müller, Halle	„Antrieb von Lok 89 1004"
Uli Pschewoschny, Fotozentrum Berlin-Rummelsburg	ohne Titel
Bernd Lesch, Plauen	„Dämmerung"
Sonderpreis der Jugend	
Jörg Rasche, Rudolstadt	„Kleinbahn bei Oybin" *(Serie)*

Anerkennungspreise

Name	Motiv
Frank Barky, Tangermünde	„Begegnung"
Bernd Seiler, z. Z. Marienberg	„35 1113 Bw Nossen – Plandienst Abschied – Traditionsbetrieb" *(Serie)*
Dirk Seiler, Leipzig	„Herbstnebel"
Jens Barkschat, Geithain	ohne Titel
Thomas Willsdorf, Dresden	„Lok-Porträt I"
Hans-Volker Seiler, Leipzig	„15 Achsen mitten in Sachsen – 50 3600 bei Lößnitz"
Hartmut Lesewitz, Fotozentrum Berlin-Rummelsburg	ohne Titel
Michael Schröder, Leipzig	„Ein Thüringer Bahnhof"

Anmerkung:
Bildserien waren nur beim Schwarzweiß-Wettbewerb zugelassen und sind in obiger Übersicht entsprechend gekennzeichnet.

5



6



7



„Geschichte" zu dokumentieren, ist nur in den wenigsten Fällen erreicht worden.

Farbdia-Wettbewerb

Wie bereits erwähnt, beteiligten sich im Farbdia-Wettbewerb wesentlich mehr Freunde als beim 7. Fotowettbewerb. Dies ist auch nicht verwunderlich, gewinnt doch die Farbfotografie zunehmend an Bedeutung. Wie beim Schwarzweiß-Wettbewerb, war die Beteiligung in den Wettbewerbsgruppen „Die Eisenbahn in der Landschaft" und „Die Traditionspflege bei der Eisenbahn" am größten. Die Aussagen über den ungenügend beachteten Bildausschnitt, fehlende Schärfe und Brillanz treffen ebenso für den Farbdia-Wettbewerb zu.

Leider wird die Chance, die „Informationsquelle Farbe" zweckgemäß einzusetzen, oftmals nicht ausreichend genutzt. Viele der Dias zeigten einfach zuviel und wirkten daher zu unruhig. Das betraf vor allem den Himmel oder auch den Vordergrund. Sicher hat der Farbdia-Fotograf nicht die Möglichkeit, in der Dunkelkammer noch Korrekturen vornehmen zu können. Umso bedeutender ist hier deshalb die Bildgestaltung bzw. der Bildausschnitt. Man sollte also die Dias bei Notwendigkeit entsprechend maskieren oder abkleben.

Eine falsche Farbwiedergabe kann nicht mit ungenügender Filmqualität abgetan werden.

Resümee

Trotz dieser kritischen Bemerkungen kann festgestellt werden, daß der 8. Fotowettbewerb wiederum sehr erfolgreich war. Allein das gestiegene Interesse ist dafür ein Beweis. Zugleich galt dieser Wettbewerb als eine Bestandsaufnahme der fotografischen Tätigkeit unserer Eisenbahnfreunde. Es ist durchaus kein Widerspruch zu dem schon Gesagten und keine Entschärfung dieser kritischen Bemerkungen, wenn diese Bestandsaufnahme positiv ausfällt. Der Wettbewerb zeigt aber auch, daß das Erfassen des Themas „Eisenbahn" mit dem Fotoapparat Sachkenntnis, Fähigkeiten und Fertigkeiten gleichermaßen erfordert.

Einige Ergebnisse dieses Wettbewerbes wird eine Exposition im Rahmen der Erfurter Modelleisenbahn-Ausstellung zeigen, die vom 29. August bis 13. September 1987 anläßlich des MOROP-Kongresses in der Internationalen Gartenbau-Ausstellung („iga") stattfindet.

5 Mit dem Titel „Dämmerung" wurde diese Aufnahme von Bernd Lesch, Plauen, zum 7. Fotowettbewerb eingereicht. Sie ist mit einem Diplom ausgezeichnet worden.

6 Auch für das Foto „Klassenfahrt" von Axel Klöhn, Greifswald, gab es ein Diplom.

7 Die „Begegnung" von Frank Barky, Tangermünde, erhielt einen Anerkennungspreis.

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

Die Eisenbahnen in Lettland

Lettland, das im Westen und Nordwesten an die Ostsee, im Nordosten an Estland, im Osten an die Russische Sozialistische Föderative Sowjetrepublik (RSFSR) und im Süden an Belorußland und Litauen grenzt, gehört seit 1940 als Lettische Sozialistische Sowjetrepublik zur UdSSR.

Zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses beider Staaten boten die Lettischen Eisenbahnen folgendes Bild: Über ein Drittel des vorhandenen Streckennetzes war schmalspurig; der Güterwagenpark bestand lediglich aus zweiachsigen Fahrzeugen mit der nur geringen Tragfähigkeit von 150 bis 170 kN; die Druckluftbremse war noch nicht durchgehend eingeführt und der vorhandene Dampflokpark wenig leistungsfähig.

Die erste Eisenbahnstrecke Lettlands wurde im Jahre 1873 eröffnet. Ihr folgten weitere Strecken, um vorwiegend Zentralrußland und St. Petersburg mit den weitgehend eisfreien Häfen an Lettlands Ostseeküste zu verbinden. Zu den ersten lettischen Eisenbahnstrekken gehörten die Abschnitte Riga–Bolderaja, Daugavpils–Radviliskis und Elgava–Mažeikiai.

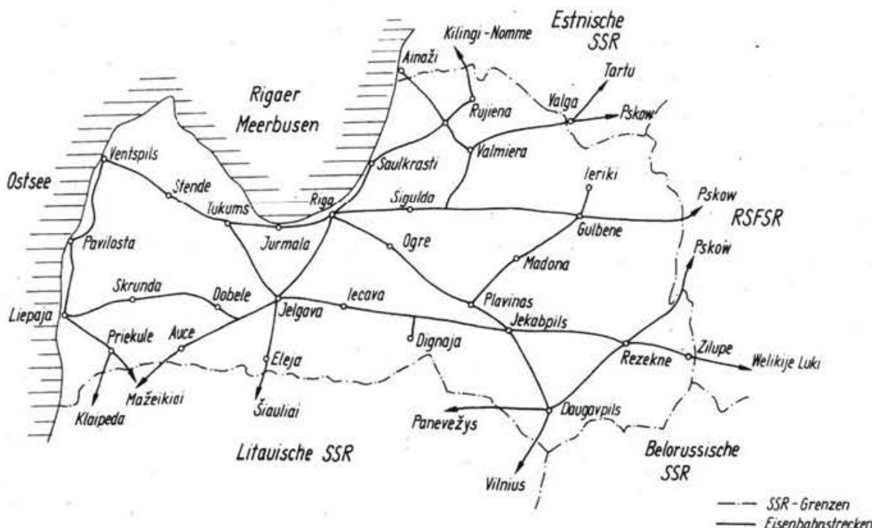
Das Vorhaben, die Lettischen Eisenbahnen ab 1940 dem Niveau und technischen Ausrüstungsstand der übrigen Strecken der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) anzupassen, konnte durch den zweiten Weltkrieg nicht realisiert werden. Im Gegenteil, die Kriegshandlungen verursachten starke Zerstörungen der Lettischen Eisenbahnen. So waren 600 Brücken und 200 Bahnhöfe, 2500 km Strecken und fast alle Bahnbetriebswerke unbrauchbar geworden. Der Wiederaufbau der Lettischen Eisenbahnen erforderte viel Kraft und Aufwand.

Eine Übersicht über das heutige Strekkennetz der Lettischen Eisenbahnen vermittelt die Karte. Die Hauptstrecken sind die ostseenahen Strecken Ventspils–Liepaja (–Klaipeda) und Ventspils–Riga–Rujiena sowie die Magistralen Riga–Jelgava (– Siauliai), Riga–Jekabpils–Rezekne (–Moskau), Riga–Gulbene (– Pskow) und (Vilnius –) Daugavpils–Rezekne (– Leningrad). Die größten Eisenbahnknoten Lettlands befinden sich in der Hauptstadt Riga sowie in Daugavpils, Jekabpils, Rezekne und Jelgava.

Heute werden 80 Prozent des Gütertransports der Lettischen SSR durch die Eisenbahn bewältigt. Im Reiseverkehr ist die Lettische Hauptstadt Riga durch Direktzüge mit Moskau, Leningrad, Minsk, Kiew und anderen Städten der UdSSR verbunden. Bereits seit 1951 übernehmen elektrische Triebzüge den Rigaer Vorortverkehr. Die erste elektrische betriebene Eisenbahnstrecke Lettlands ist die Strecke Riga–Dubulti. Auf dem mehr als 250 km langen elektrifizierten Vorortstreckennetz von Riga werden jährlich mehr als 120 Mill. Reisende befördert. Die Elektrifizierung wird fortgesetzt. In den letzten Jahren wurden in Daugavpils, Ventspils und Skirotava die Rangierbahnhöfe erheblich erweitert und in Riga, Daugavipils, Jelgava, Ogva, Dubulty und anderen Städten neue Bahnhöfe gebaut. In Riga befindet sich mit dem Waggonbauwerk (RVZ) der Alleinhersteller für Diesel- und elektrische Oberleitungstriebzüge der UdSSR, die auch exportiert werden.

Während 1939 in Lettland die Güterbeförderungsleistung der Eisenbahn lediglich 0,48 Mrd. tkm betrug, erreichte sie 1986 einen Wert von fast 20 Mrd. tkm. Bei den Lettischen Eisenbahnen werden 96 Prozent aller Be- und Entladungen mechanisiert ausgeführt, und 38 Prozent aller Beladungen erfolgen in Ganzzügen.

Zu den wichtigsten Vorhaben der Lettischen Eisenbahnen in den nächsten Jahren gehören



– die weitere Elektrifizierung, u. a. der Fernstrecken Riga–Jekabpils und der Vorortstrecke Riga–Silgulda–Valmiery,
– die Umstellung weiterer Strecken auf Fernsteuerung, u. a. der Strecke Ieriki–Valga,
– der Bau zweiter Gleise auf stark belasteten eingleisigen Strecken,
– der Ausbau der Bahnhöfe Jelgava und Ventspils,
– der Bau des größten Güterbahnhofs des Baltikums in Riga-Precy,
– der Aufbau eines Versuchsringes für das RVZ Riga sowie
– der forcierte Ausbau der Rigaer Hafenbahn.

---

540 km bis 1990

Eine weitere Bahnlinie entsteht jetzt jenseits des Polarkreises auf der sowjetischen Jamal-Halbinsel. Im Januar 1987 wurde das erste Gleis an der Station Obskaja im äußersten Norden des Tjumener Gebietes bei minus 25 °C verlegt. In diesem Jahr sollen 41 km, bis zum Ende des Fünfjahrplanes 540 km Gleise bis zur Erdgaslagerstätte Bowannenowski fertiggestellt werden. Obwohl keinerlei Tunnel nötig sind, gilt der Bau als äußerst schwierig, da herkömmliche Schüttdämme in dem bodenlosen Sumpf keinen Grund finden. Den Monteuren kommt an vielen Punkten die Erfahrung der BAM-Pioniere zugute. Der Morast wird durch Isolierungen ständig in festgefrorenem Zustand gehalten.
Auch im sozialen Bereich nutzt man die BAM-Erkenntnisse. Die Zahl der provisorischen Siedlungen entlang der Strecke wird auf ein Minimum beschränkt. 19 000 der 25 000 Bauleute haben in Labytnangi in fünf neuen Wohngebieten ein Zuhause, wenn sie von zehn- bis vierzehntägigen Schichteinsätzen vor Ort zurückkehren. *me*

Neue Frachtbrücke

Seit 14 Jahren besteht eine Frachtbrücke zwischen Wanino und Cholmsk auf der Insel Sachalin. Eine Überfahrt auf der 268 km langen Linie dauert etwa 10 Stunden. Über 85 Prozent der Güter gelangen heute auf diesem Weg zur Insel im Fernen Osten der UdSSR. Im vergangenen Jahr beförderten die acht Eindeckfähren über 4,5 Mill. Tonnen Güter. Mit Jahresbeginn wurde als neuntes Fährschiff die „Kaliningrad" in Dienst gestellt.

Auf ihr können 36 statt bisher 26 Eisenbahnwaggons untergebracht werden. Die Fähre besitzt einen stärkeren und zugleich sparsameren Schiffsdiesel und ein automatisches Steuerungssystem. *me*

Prof. Dr. sc. techn. Heinz Funke, Dresden

Die schnellste Eisenbahn der Welt

1. Teil

Wie bereits in (1) berichtet, haben die Französischen Staatsbahnen (SNCF) ihren eigenen Geschwindigkeitsweltrekord aus dem Jahre 1955 von 331 km/h selbst gebrochen. Im Februar 1981 wurde auf der Neubaustrecke Paris–Lyon eine Geschwindigkeit von 380 km/h erreicht.

Diese technische Errungenschaft ist ab September 1981 mit der Inbetriebnahme des regelmäßigen Zugbetriebes bei einer maximalen Geschwindigkeit von 270 km/h auf dem südlichen Abschnitt der Neubaustrecke ökonomisch nutzbar gemacht worden. Seit Oktober 1983 verkehren auf der 429 km langen zweigleisigen Strecke Paris–Lyon, die infolge der neuen Linienführung um über 80 km verkürzt wurde, täglich fast 100 Züge bei einer Fahrzeit von zwei Stunden gegenüber drei Stunden und 50 Minuten früher.

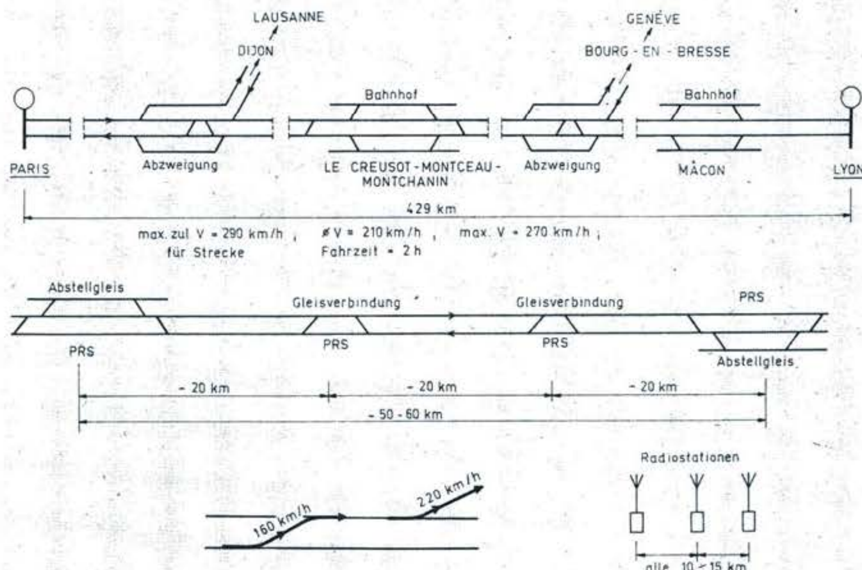
Damit beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit rund 210 km/h. Da die Strecke von den technischen Bedingungen aus betrachtet eine maximale Geschwindigkeit von 290 km/h zuläßt, dürfen zum Aufholen von Verspätungen bei Unregelmäßigkeiten 285 km/h gefahren werden.

Es gibt nur einen einzigen Zwischenaufenthalt auf dem Bahnhof Le Creusot-Montceau-Montchanin. Die beiden ohne Halt mit Geschwindigkeiten von 160 km/h und 220 km/h befahrenen Abzweigungen nach Dijon und Lausanne sowie Bourg-En-Bresse und Genève ermöglichen die durchgehende Fahrt. Dies trifft auch zu nach dem Verlassen der Schnellstrecke. Mit der zulässigen Streckengeschwindigkeit auf den bestehenden Anschlußstrecken fahren die Züge bis in die genannten Endbahnhöfe (Abb. 1).

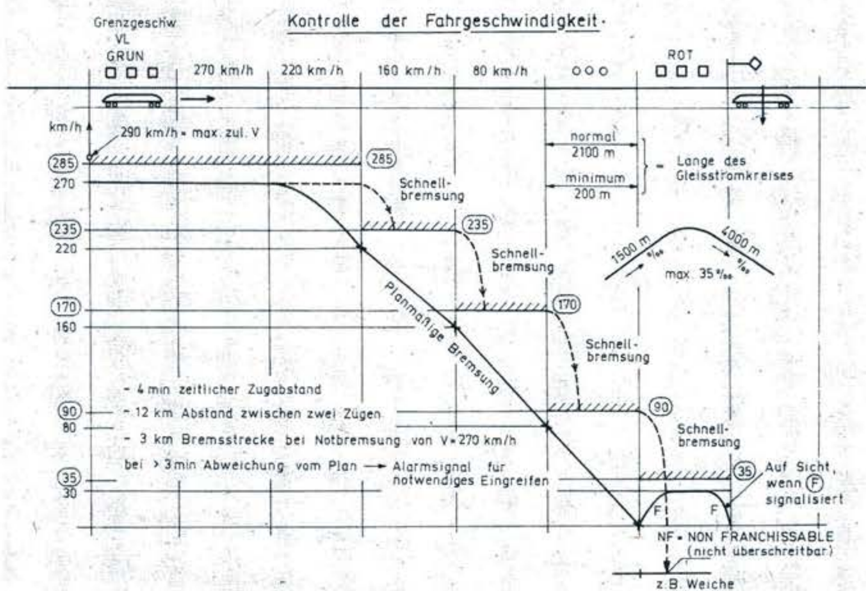
In gleicher Weise ist von Lyon die Weiterfahrt ohne Unterbrechung über Avignon nach Marseille bzw. Montpellier möglich.

Infolge der kürzeren Wegstrecke, der erhöhten Geschwindigkeit und des Wegfalls von bestimmten Zwischenaufenthalten verkürzen sich die Fahrzeiten von Paris bis zu den mit dem TGV ohne umzusteigen erreichbaren Endbahnhöfen um 25 bis 30 Prozent (Abb. 3). Waren früher von Lausanne bis Paris fünf Stunden und zehn Minuten erforderlich, so bietet der TGV heute eine Fahrzeit von drei Stunden und 50 Minuten an; das sind 26 Prozent Zeitersparnis! Dieser große Sprung hat viele Flugreisenden bewogen, sogar solche Strecken wie Lausanne–Paris wieder mit der Eisenbahn zurückzulegen. Die Gegenüberstellung der Summe der erforderlichen Zeitanteile für die Fahrt von der

1



2



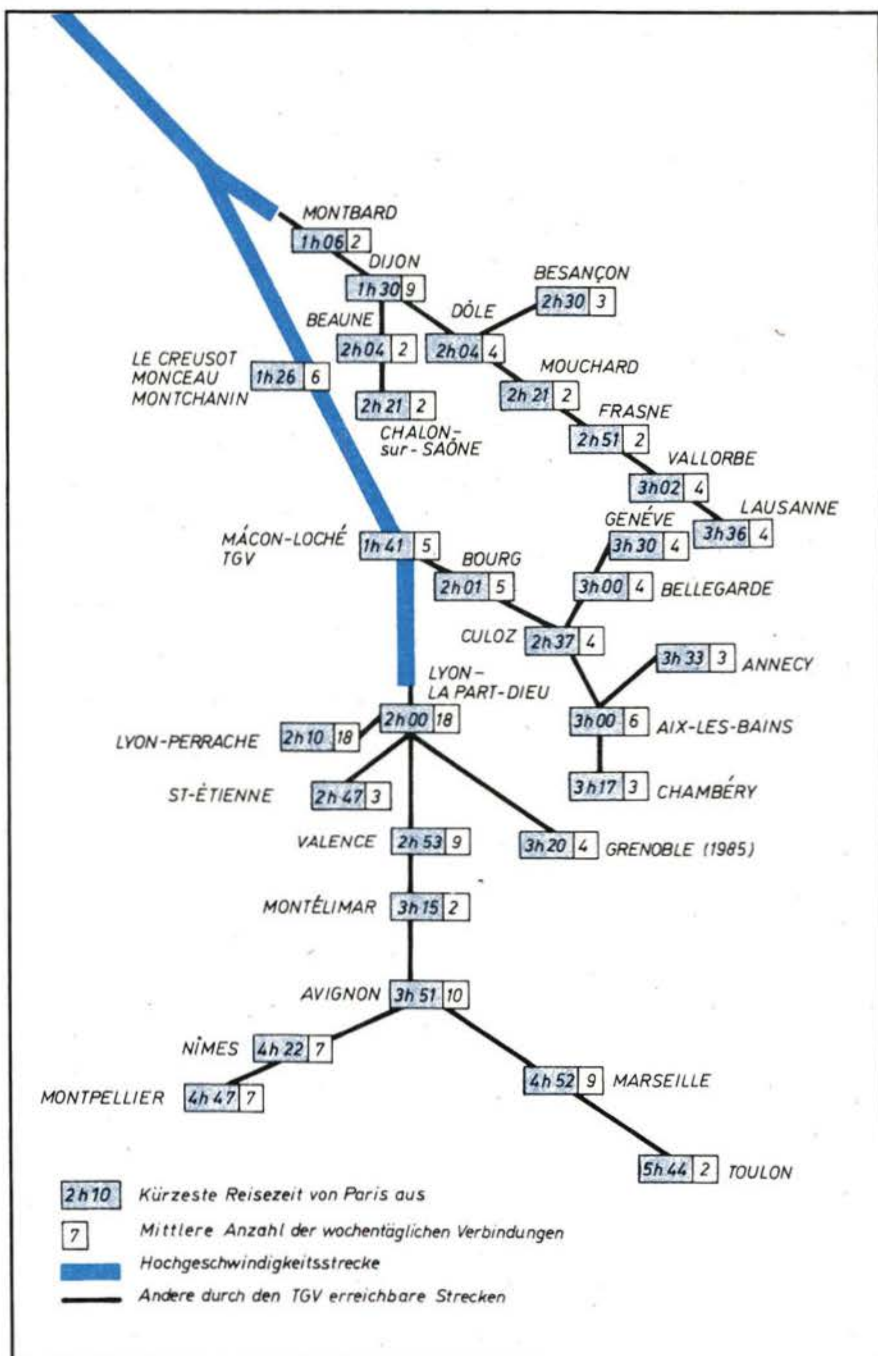
1 Schematische Darstellung der Strecke Paris–Lyon mit den beiden Abzweigungen nach Lausanne und Genf sowie den beiden Zwischenbahnhöfen

2 System der Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit mit Angaben der festgelegten Geschwindigkeitsstufen und den dazugehörigen zulässigen Maximalwerten

3 Mti dem TGV erreichbare Bahnhöfe mit Angaben über Bedienungshäufigkeit und Reisezeit von Paris aus

Zeichnungen: Sammlung des Verfassers

3



Wohnung zum Flughafen, für die Abfertigung, den eigentlichen Flug und die Fahrt vom Flughafen zum Pariser Geschäftspartner mit der Summe der für eine Eisenbahnfahrt bis ins Zentrum von Paris benötigten Zeit fällt zugunsten der letzteren aus.

Wie aus Abb. 1 hervorgeht, ist in einem Abstand von etwa 20 km jeweils eine doppelte Gleisverbindung (PRS) vorhanden, so daß ein zeitweise notwendig werdender eingleisiger Verkehr nur auf diese Länge beschränkt bleibt. Das ist für die Sperrung eines Gleisabschnittes bei notwendigen Bauarbeiten am Oberbau oder an der Fahrleitung von Bedeutung. Planmäßige Arbeiten dieser Art werden jedoch meist in den wenigen Nachtstunden der Betriebsruhe durchgeführt.

In Abständen von etwa 50 bis 60 km existieren Ausweich- bzw. Überholanlagen mit jeweils einem Abstellgleis. Dadurch wird bei Störungen oder Unregelmäßigkeiten eines Zuges der übrige planmäßige Betrieb nicht beeinflußt.

Befindet sich ein Fahrgast an Bord, der dringender medizinischer Hilfe bedarf, so kann über die im Abstand von 10 bis 15 km entlang der Strecke angeordneten Radiostationen die Steuerzentrale in Paris informiert werden. Sie beordert dann über das Fernmeldenetz einen Krankenwagen des nächstgelegenen Krankenhauses an die entsprechende Überholstelle.

Auf das Abstellgleis werden erforderlichenfalls auch Züge geleitet, bei denen eine auszuwechselnde Heißläuferachse festgestellt wurde. In einem Abstand von 20 km wird mit Hilfe eines Infrarotdetektors die Temperatur der Achsbuchsen gemessen. Die Meßdaten werden örtlich gespeichert und an die Steuerzentrale übertragen. Von hier aus werden erforderliche Maßnahmen festgelegt. Entweder eine Kühlung der Achsbuchsen, die Weiterfahrt mit 160 km/h bis zum nächsten Abstellgleis oder bei kurzfristiger Gefahr die sofortige Unterbrechung des Zugverkehrs.

Da es sich bei diesem Betriebssystem um eine Führerstandsignalisation handelt, existieren entlang der Strecke keine Signale, sondern nur feststehende Tafeln, die die Länge der Kontrollabschnitte markieren. Sie sind gleichbedeutend mit der meist 2100 m langen Länge der Gleisstromkreise. Bei der maximalen Neigung von 35 ‰ (1:28,57) beträgt diese Länge in der Steigung 1500 m und im Gefälle 4000 m.

Das System der Geschwindigkeitskontrolle ist auf Abb. 2 dargestellt.

Nehmen wir an, daß der vorausfahrende Zug aus einem bestimmten Grund zum Halten gekommen ist, dann erhält der nachfolgende Zug im entsprechenden Abstand die Aufforderung, die Geschwindigkeit von 270 km/h auf 220 km/h zu reduzieren, die er am Ende des Kontrollabschnittes bei planmäßiger Bremsung erreicht haben muß. Wird aus irgend einem Grunde diese signalisierte Geschwindigkeit nicht eingehalten, erfolgt eine von der Steuerzentrale ausgelöste Schnellbremsung. Wie aus der Abb. 2 hervorgeht, betragen die weiteren, auf dem Führerstand signalisierten Geschwindigkeiten 160 km/h und 80 km/h bis zum Halt. Den letzten Kontrollabschnitt vor dem haltenden Zug kann er dann bei Signalisation von (F) auf Sicht mit 30 km/h passieren. Erhält er das Signal (NF), weil zum Beispiel in diesem Abschnitt eine Weiche liegt, dann darf er den ersten Haltepunkt nicht überschreiten.

Fußnote

(1) Zschech, R.: Die TGV der SNCF, „modelleisenbahner" 11/82, S. 4–7

Fortsetzung folgt im Heft 9/87

Ing. Lutz Neve (DMV), Berlin

Mit der Nebenbahn durch die Mark

Die H0-Gemeinschaftsanlage „Ruppiner Eisenbahn" der AG 1/40 des DMV

Wenn Sie, lieber Leser, die Zeichnungen und Fotos auf diesen Seiten betrachten, so werden Sie feststellen, daß diese Gemeinschaftsanlage von der bisher meist üblichen Gestaltung abweicht; kein Kreisverkehr, keine verschlungene Acht, kein Schattenbahnhof, keine zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn! Nun, es handelt sich bei dieser Anlage nicht um die erste, die die sieben Freunde der Arbeitsgemeinschaft 1/40 bauten. Die Vorgänger-Anlagen entsprachen letztendlich nicht den gehegten Erwartungen. So entstand mitunter schon während der Bauphase der Wunsch nach einer neuen Anlage. Die Ursache dafür wurde bald erkannt – das Fehlen eines vorbildgetreuen Motivs!

Das Signal gab die AG 1/50

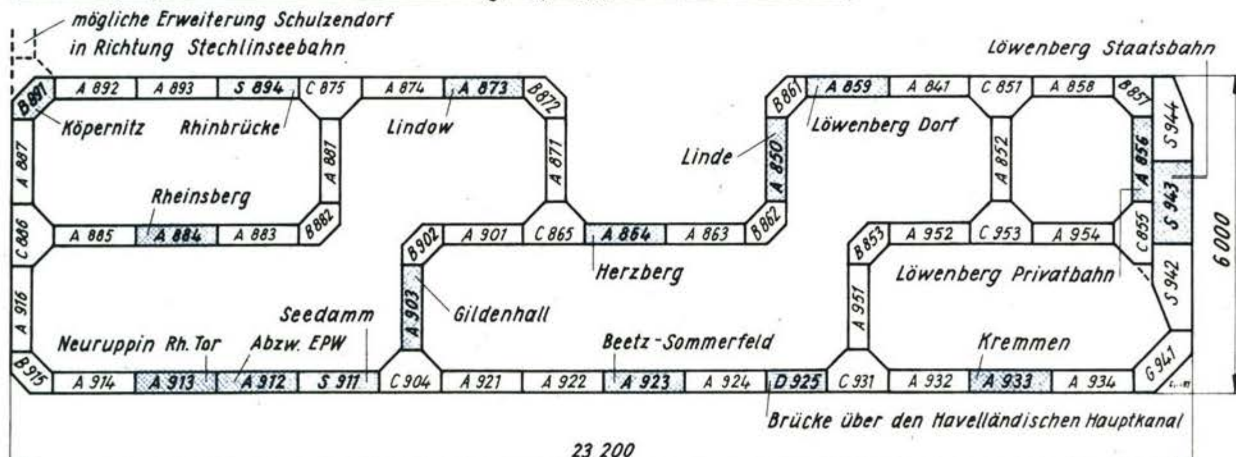
Daß dann alles in die richtigen Bahnen kam, ist das Verdienst der AG 1/50 Berlin und des unvergessenen Modellbahnfreundes Jacques Steckel. Die 1981 erstmalig am Berliner Fernsehturm der Öffentlichkeit vorgestellte Anlage „Altmärkische Kleinbahnen" dieser Arbeitsgemeinschaft setzte Maßstäbe. Einerseits wurde die Eisenbahn einschließlich ihrer Funktion und die sie umgebende Landschaft bis ins Detail so dargestellt, wie sie wirklich ist. Und andererseits gehört die Arbeitsgemeinschaft zu den wenigen, die sich mit dem Motiv ihrer Gemeinschaftsanlage nicht ins sächsische oder thüringische Mittelgebirge flüchteten.
Die meisten von uns erkannten also, daß eine Modelleisenbahn nach unserem Geschmack nur so aussehen kann. Dennoch bedauerten auch einige Freunde, daß die schönen Schnellzuglokomotiven auf einer reinen Nebenbahnanlage nun nicht mehr zum Einsatz kommen konnten und in die Vitrine gestellt werden mußten. Aber die künftige Gemeinschaftsanlage sollte nicht als Hintergrundkulisse für irgendwelche vorhandenen Fahrzeuge dienen. Es sollte „alles stimmen".

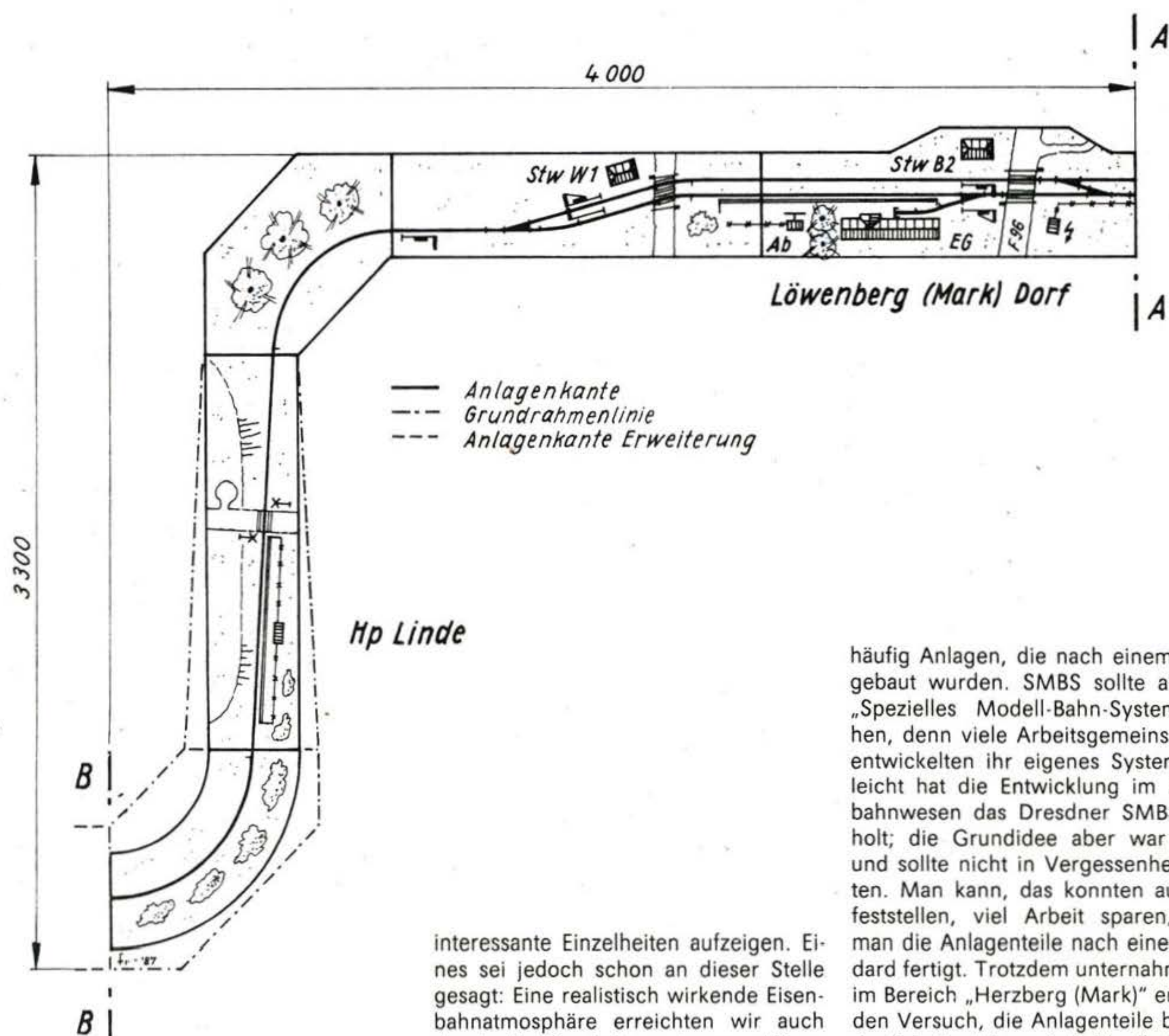
Nenngröße und Motiv

Bevor unsere Nebenbahn entstand, mußten solche Fragen wie Nenngröße, Motiv und Form der Anlagenteile geklärt werden. Die Wahl der Nenngröße fiel nicht schwer. Wir entschieden uns für H0 vor allem deshalb, weil es hier das breiteste Sortiment speziell auch an Klein- und Zurüstteilen gibt.
Von vornherein stand fest, daß wir uns auf ein Motiv und einen zeitlichen Rahmen beschränken wollten. Nun mußte eine entsprechende Vorbildstrecke gefunden werden. Früher, als wir noch mit langen Zügen liebäugelten, hatten wir schon einmal die Idee, den Bahnhof Löwenberg (Mark) Staatsbahn nachzubauen. Einige Gebäude dafür existieren bereits. Nun wechselten wir zum ehemaligen Privatbahnhof über, von dem beim Vorbild nur noch ein paar Reste vorhanden sind. Im Modell sollte er eine Renaissance erleben.

Ohne Vorbild kein Modell

Von Löwenberg (Mark) Privatbahn aus planten wir, die Strecke in Richtung Neuruppin (KBS 913) und Rheinsberg (Mark) (KBS 914) nachzugestalten. Da ein gutes Modell nie ohne das ausgiebige Studium des Vorbilds entstehen kann, waren die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft oft an diesen Strecken zu finden. Sie fotografierten und skizzierten vor Ort, befragten Eisenbahner, Anwohner und recherchierten im Kreisheimatmuseum Neuruppin. Mit den Mitarbeitern des Museums entwickelte sich eine besonders gute Zusammenarbeit, die auch in Zukunft fortgesetzt werden soll.
Allein für unseren ersten Bauabschnitt Löwenberg (Mark) Privatbahn – Löwenberg (Mark) Dorf – Linde (Mark), beim Vorbild nicht einmal 5 km lang, wurden mehr als 500 Fotos gemacht. Und trotzdem trat während der Bauphase die Situation auf, daß Skizzen und Bildinformation im konkreten Gestaltungsfall nicht ausreichend waren.
Eine weitere „Arbeitsfahrt" wurde unumgänglich.





Landschaftsgestaltung hat Primat

Viele Modelleisenbahner bauen zuerst den Rahmen ihrer Anlage, nageln, schrauben oder kleben danach die Gleise auf, verdrahten das Ganze und kommen dann, wie sie meinen, zum angenehmen Teil – zur Landschaftsgestaltung. Richtiger müßte es unseres Erachtens heißen, zum anstrengendsten Teil. Denn die Landschaftsgestaltung einer Motivanlage nach einem konkreten Vorbild bis zur Fertigstellung einer Anlage ist mit Sicherheit die komplizierteste Arbeit. Neben dem Umgang mit den unterschiedlichsten Materialien ist ein hohes Maß an Kreativität erforderlich, weil vom Vorbild alles vorgegeben ist. Gerade zur Landschaftsgestaltung gibt es sehr viel zu sagen. Dies würde den Rahmen des Beitrages sprengen. Wir wollen aber die gewonnenen Erkenntnisse nicht für uns behalten. In weiteren Beiträgen, gezielt zu bestimmten Fragen des Modellbaus, werden wir besonders interessante Einzelheiten aufzeigen. Eines sei jedoch schon an dieser Stelle gesagt: Eine realistisch wirkende Eisenbahnatmosphäre erreichten wir auch durch die Darstellung der unschönen Dinge des Vorbilds. Dazu gehörten Schutthaufen, defekte Fenster und Regenrinnen ebenso wie abbröckelnder bzw. abgefallener Putz an Häuserwänden. Und noch ein Hinweis: Kein Industriemodell, sei es eine Lokomotive, ein Wagen, ein Gebäude, ein Signal oder eine Straßenlaterne, kann für eine spezielle Modellbahnanlage produziert werden. Deshalb haben wir solche Modelle auch bei bester Detaillierung individuell weiter bearbeitet, insbesondere gealtert.

Wie bereits erwähnt, gaben wir der Landschaftsgestaltung das Primat. Alles andere sollte sich ihr unterordnen. Das berücksichtigten wir bereits bei der Konstruktion der Rahmen für die einzelnen Anlagenteile.

Das Grundraster der Anlage

1971 wurde in Zusammenarbeit mehrerer Arbeitsgemeinschaften des DMV-Bezirkes Dresden das Standardisierte Modellbahn-System (SMBS) entwickelt. Inzwischen sieht man auf Ausstellungen häufig Anlagen, die nach einem SMBS gebaut wurden. SMBS sollte aber für „Spezielles Modell-Bahn-System" stehen, denn viele Arbeitsgemeinschaften entwickelten ihr eigenes System. Vielleicht hat die Entwicklung im Modellbahnwesen das Dresdner SMBS überholt; die Grundidee aber war richtig und sollte nicht in Vergessenheit geraten. Man kann, das konnten auch wir feststellen, viel Arbeit sparen, wenn man die Anlagenteile nach einem Standard fertigt. Trotzdem unternahmen wir im Bereich „Herzberg (Mark)" erstmalig den Versuch, die Anlagenteile bei standardisierter Länge individuell der Vorbildlandschaft durch Variation von Breite und Höhe anzupassen. Durch die jetzt betont geschwungene Anlagenkante wirkt die Modellandschaft besonders vorbildgetreu.

Von Anfang an orientierten wir uns darauf, verschiedene Anlagenkonfigurationen aufzubauen. Aus jeweils mehreren Anlagenteilen entstanden Einheiten, die unterschiedlich miteinander kombiniert werden können. Die Zahl der sogenannten Mehrfachschnittstellen hielten wir möglichst gering. Schließlich muß außer dem Gleis auch die Landschaft so zusammenpassen, daß die Schnittstellen unsichtbar bleiben. Die Anlagenteile wurden aus Möbelspanplatten gefertigt. Trotz der höheren Eigenmasse gegenüber der Holzbauweise entschieden wir uns für dieses Material, da sich die Teile auch bei unterschiedlicher Temperatur und Luftfeuchtigkeit nicht verziehen. Dadurch konnten wir an den Stoßstellen der Gleise auf besondere Übergangsstücke verzichten. Ein Blick auf die Gleispläne zeigt, daß sich die

Gleisübergänge immer an den verschraubten Stirnseiten der Anlagenteile befinden. Das wurde durch die Konstruktion spezieller Eck- und Abzweigteile erreicht.

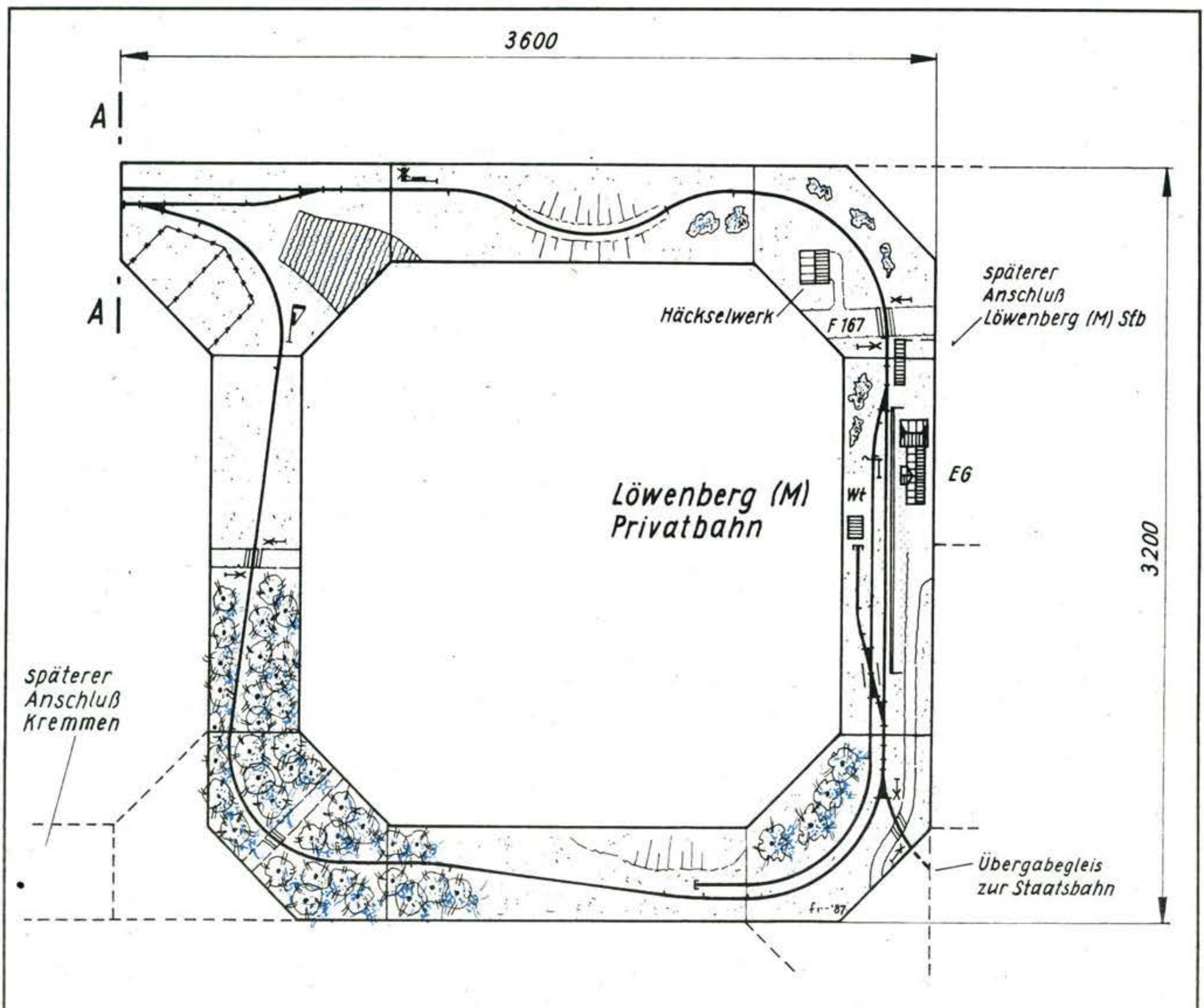
Antriebe und Baugruppen leicht montiert

Jedes Anlagenteil ist im Prinzip ein nach unten offener Kasten ohne Zwischenstreben. Dadurch wurde nicht nur die Installation von Unterflurantrieben für Weichen, Signale und Entkuppler wesentlich erleichtert, sondern jedes Anlagenteil auch ein guter Resonanzkörper, dem abgeholfen werden mußte. Deshalb waren bei der Gleisverlegung Maßnahmen zur Schalldämmung unumgänglich (siehe hierzu „me" 6/85, S. 31). Verlegt wurden ausschließlich „Pilz"-Gleise mit Neusilber-Schienenprofil, wobei Schienenfuß und -steg durch Einfärben ein rostiges Aussehen bekamen. Die Gleise sind vollständig eingeschottert bzw. mit einer Kiesbettung aus Sicherungssand versehen worden. Als Schotter verwenden wir den handelsüblichen Steinschotter, der allerdings gemahlen und ausgesiebt werden mußte. Als Antriebe für Weichen, Signale und Entkuppler dienen Flachrelais. Sie haben den Vorteil, in stromlosem Zustand eine Ruhestellung einzunehmen.

Die Antriebsrelais verfügen über Kontakte für die Rückmeldung und bei Weichen außerdem für die gesonderte Herzstückeinspeisung. Die Schranken werden mittels der handelsüblichen Langsamläufermotoren angetrieben.

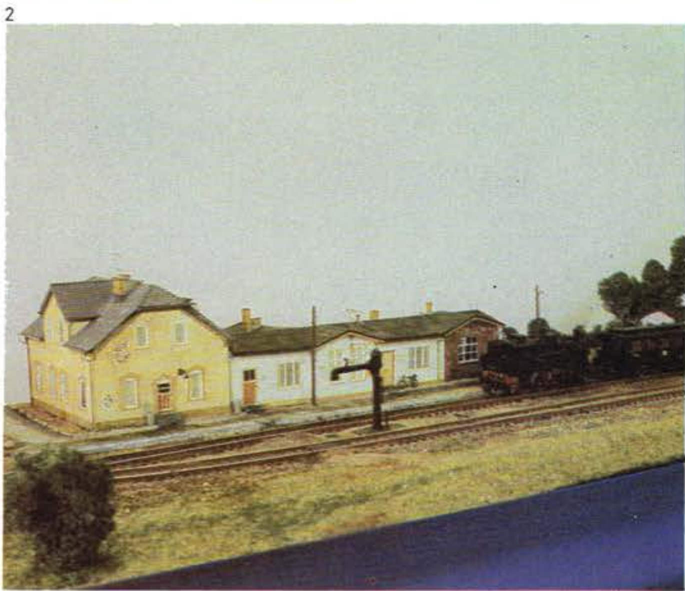
Elektronik dient dem vorbildgerechten Betrieb

Das Steuerungsprinzip der Anlage ist aus der Skizze auf Seite 21 ersichtlich. Die Bedienpulte sind so aufgebaut, daß jedes an jeden Bahnhof angeschlossen werden kann. Bei Rangierfahrten oder einer Störung im Informationssystem können Weichen, Signale, Entkuppler und Schranken direkt gesteuert werden. Für eine Zugfahrt kommunizieren jeweils zwei Bedienpulte miteinander. Die Eingabe der Richtung über den Richtungs-BUS (BUS–Datensammelleitung) bestimt, welche Bedienpulte zusammenarbeiten. Über den Gleis-BUS kann das zu befahrende Bahnhofsgleis ausgewählt werden. Der Steuer- bzw. Informations-BUS übermittelt die Fahrtrichtung (A–B oder B–A), die Art der Zug- bzw. Rangierfahrt (Güterzug, Reisezug, Triebwagen) und überträgt auch die Quittung durch den Gegenbahnhof. Alle Informationen sind binär codiert, so daß zwischen den Bahnhöfen fünf Informationsadern ausreichen. Hinzu kommt eine RESET-Ader, die der Auflösung der Fahrstraße dient. Weichen, Signale und Schranken werden über Decoder durch die BUS-Information gesteuert. Dadurch sind keine weiteren Bedienhandlungen erforderlich. Lediglich die Geschwindigkeit des Zuges wird über Impulsfahrsteller von Hand





2



3



4



5



6



1 Auf das Detail kommt es an – und weniger ist oft mehr. Dies trifft auch für dieses Motiv der Gemeinschaftsanlage der AG 1/40 zu.

2 Vorbildgerecht sind die Gleisanlagen gestaltet

3 Derartige Lokparaden dürften auf Nebenbahnen stets eine große Seltenheit gewesen sein. Doch diese Stimmungsaufnahme spricht für sich! V. l. n. r.: 56 2719 des VEB Plasticart, Werk Zwickau (siehe „me" 9/86, S. 19–22), das Eigenbaumodell 65 1049 (siehe „me" 1/87, S. 16 und 17) und die H0-Lokomotive 43 007 (siehe „me" 8/86, S. 30 und 31).

4 Im Bahnhof Löwenberg (Mark) Dorf wartet die 56 2719 mit einem Personenzug auf die Ausfahrt.

5 und 6 Die exakte Kenntnis des Vorbilds ist die Voraussetzung für einen solchen Modellbau, der keine Wünsche mehr offenläßt.

7 Blick vom „Bahnhofsvorplatz" auf einen Teil des Bahnhofs Löwenberg (Mark) Dorf. Auch hier wieder deutlich zu sehen: die Detailtreue!

8 Mehr gibt es beim Vorbild nicht zu sehen und deshalb im Modell auch nicht – ein Grundsatz, der bei der Gestaltung von Heim- und Gemeinschaftsanlagen Schule machen sollte.

9 Fast der gleiche Blickwinkel wie Abb. 7. Und doch sind wieder andere Einzelheiten erkennbar!

10 Ein Güterzug rollt durch Löwenberg (Mark) Dorf; im Hintergrund das bescheidene Bahnhofsgebäude.

Fotos: A. Stirl, Berlin (1 und 3–10); J. Nagel, Berlin

7

8

9



10



späterer Anschluß Lindow (Mark)
späterer Anschluß Neuruppin
2 500
Herzberg (Mark)
Gsch
Stw W 2
Ab
EG
Schuppen
B
B
4 400

gesteuert. Sämtliche BUSSE sind als Computerschnittstelle bereits für einen späteren computergesteuerten Betrieb herausgeführt. Letzterer ist vor allem deshalb vorgesehen, um an bestimmten Bahnhöfen Bedienpersonal einzusparen.

Durch eine zentrale Stromversorgung werden sechs verschiedene Spannungen mit entsprechender Leistung bereitgestellt und an fünf Punkten in die Anlage eingespeist.

Alle installierten elektronischen Baugruppen dienen einzig und allein zur Unterstützung des vorbildgerechten Betriebes auf der Anlage. Dazu zählen wir auch mit Modellgeschwindigkeit havariefrei fahrende Züge und vorschriftsmäßig betätigte Signale und Schranken.

Pläne

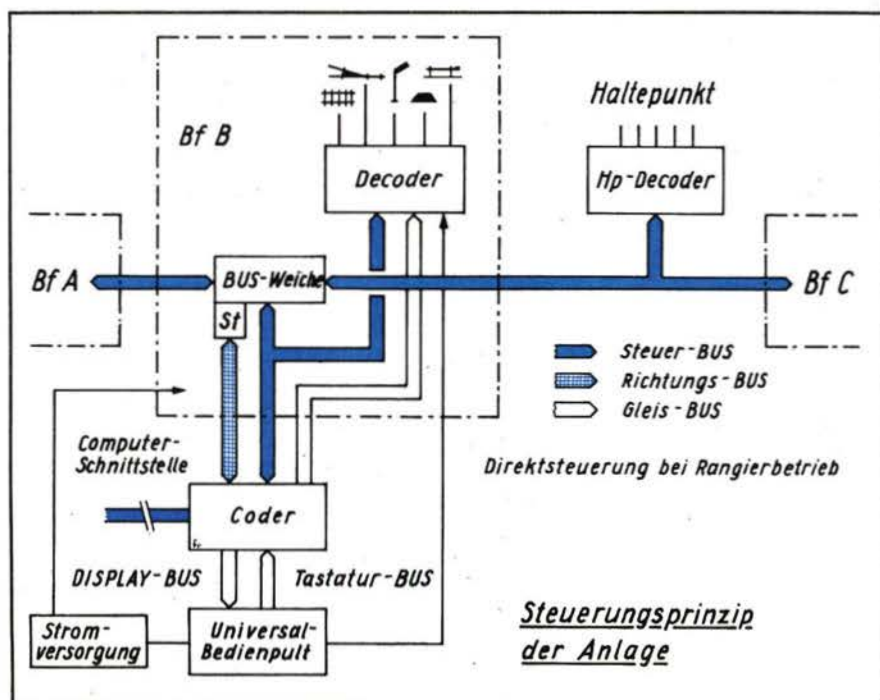
Herzberg (Mark) soll aber auf der Gemeinschaftsanlage keinesfalls Endstation bleiben. Demnächst werden die Züge bis Lindow (Mark) fahren, später auch nach Kremmen und Löwenberg (Mark) Staatsbahn. In Vorbereitung des 100jährigen Bestehens der „Ruppiner Eisenbahn" im Jahre 1998(!) sollen die Modellbahnhöfe Rheinsberg (Mark), Beetz-Sommerfeld und Neuruppin Rheinsberger Tor entstehen. Bis dahin wollen wir aber an zahlreichen Ausstellungen teilnehmen und möglichst vielen Menschen Freude und Entspannung bereiten.

In einem jetzt noch leerstehenden Laden neben unseren Arbeitsräumen im Stadtbezirk Berlin-Friedrichshain wollen wir in nicht allzuferner Zukunft in einer kleinen Modellbahngalerie ständig vorbildgerechte Modelle, Dioramen und Anlagenteile möglichst aus der ganzen Republik zeigen.

An dieser Stelle sei noch gesagt, daß wir unsere Anlage auch als Reverenz an alle Modellbahnhersteller und die Freunde und Arbeitsgemeinschaften verstehen, das Gebiet der Elektronik eingeschlossen, die Kleinserienteile und -modelle fertigen. Ohne diese Unterstützung wäre der Aufbau einer vorbildgetreuen Modellbahnanlage wohl kaum möglich gewesen. Wir waren stets bemüht, das angebotene Material effektiv und effektvoll einzusetzen.

Zum Schluß noch ein paar Worte an die Berliner Leser: Sollten Sie sich für die Nebenbahnen interessieren und für den Modellbau begeistern können, wie er hier dargestellt wurde, so würden wir uns über Ihre Mitarbeit freuen.

Schreiben Sie an Lutz Neve, Straßmannstraße 17, Berlin 1034!



Steuerungsprinzip der Anlage



Liebe Freunde!

Sicherlich werdet Ihr in den Sommerferien verreisen und dabei vielleicht neue Anregungen für den Modellbau erhalten. Dazu können natürlich auch Straßenfahrzeuge gehören. Teilnehmer einer Exkursion des DMV entdeckten einen Bauwagen. Alles was Ihr zum Herstellen dieses Fahrzeuges benötigt und sonst noch berücksichtigen müßt, hat Wolfgang Bahnert für Euch aufgeschrieben. Die Zeichnungen sind im Maßstab 1:1 gehalten, so daß Ihr nichts umrechnen braucht und die Maße direkt übernehmen könnt. Na dann viel Freude beim Bauen.
Ja und dann erfahrt Ihr etwas über das Spezialistenlager des DMV-Bezirksvorstandes Halle. Obwohl schon vor einigen Monaten stattgefunden, zeigt dieser Bericht doch, daß es sich lohnt, Mitglied des DMV zu werden. Natürlich will ich auch diesmal erfahren, wie Euch die Jugendseite gefällt. Künftig möchte ich mehr Bauanleitungen bringen, weil viele unter Euch diesen Wunsch geäußert haben. Sehr freuen würde ich mich, wenn auch Ihr einen kleinen Artikel für Eure Rubrik schreiben würdet,
Euer

Willy

4. Spezialistenlager „Junger Eisenbahner"

Bereits zum vierten Mal organisierten der Bezirksvorstand Halle des DMV und die FDJ-Bezirksleitung Leipzig ein Spezialistenlager „Junger Eisenbahner". Vom 15. bis 22. Februar weilten 32 junge Modelleisenbahnfreunde aus den Arbeitsgemeinschaften 6/7, 6/52, 6/58, 6/54 (alle Leipzig), 6/26 Braunsbedra, 6/29 Halle, 6/39 Halle-Neustadt, 6/46 Merseburg, 6/55 Engelsdorf, 6/76 Wachau sowie von der Pioniereisenbahn Leipzig im Zentralen Pionierlager „Rudi Arndt" Oybin. Die Teilnehmer konnten hier nicht nur über das gemeinsame Hobby fachsimpeln, sondern sich auch beim Basteln von Modellen messen. Die Bastelstunden waren sehr beliebt. Unter der Anleitung der Freunde Bahnert und Grabes entstanden so Modelle eines Bauwagens, eines offenen Güterwagens und des Stellwerkes in Wechselburg. Gefragt waren vor allem viel Geschick und Ausdauer. Sicherlich wurden während dieser Zeit auch viele Anregungen für die eigene künftige Arbeit an der Modellbahnanlage gegeben. Viele Freunde nutzten natürlich die Möglichkeit und fotografierten die Schmalspurbahn. So bot eine Exkursion viele schöne Motive in der verschneiten Landschaft.
Das uneingeschränkte Interesse aller Teilnehmer fand ebenfalls eine Betriebsbesichtigung im Bahnbetriebswerk Zittau. Mitarbeiter des Bahnbetriebswerkes standen Rede und Antwort und führten durch das Objekt. Großen Zuspruch fanden besonders die hier beheimateten Dampflokomotiven der Baureihe 52 sowie eine Schmalspurlokomotive, die beim Bekohlen und Wassernehmen beobachtet werden konnte. Im Lager wurden abends Dia-Ton-Vorträge organisiert, die auch bei anderen Gruppen gut ankamen. So führten Freunde der Pioniereisenbahn Leipzig interessante Vorträge über die Schmalspurbahnen und Pioniereisenbahnen der DDR sowie über Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn vor.
Eine Faschingsveranstaltung und Diskos sorgten für willkommene Abwechslungen. Wanderungen führten in die Umgebung des Pionierlagers, so auf den Berg Oybin, zur Töpferbaude und zum Hochwald.
Ideale Bedingungen fanden die Teilnehmer auch zum Rodeln vor, so daß während dieser Zeit keiner der Teilnehmer Langeweile hatte.
Dank gilt den Betreuern, die z. T. ihren Urlaub opferten sowie den Mitarbeitern des Lagers für die gute Betreuung. Bestimmt werden im Jahre 1989 zum 5. Spezialistenlager „Junger Eisenbahner" wieder bekannte Gesichter dabei sein. *P. Frost, AG 6/52, Leipzig*

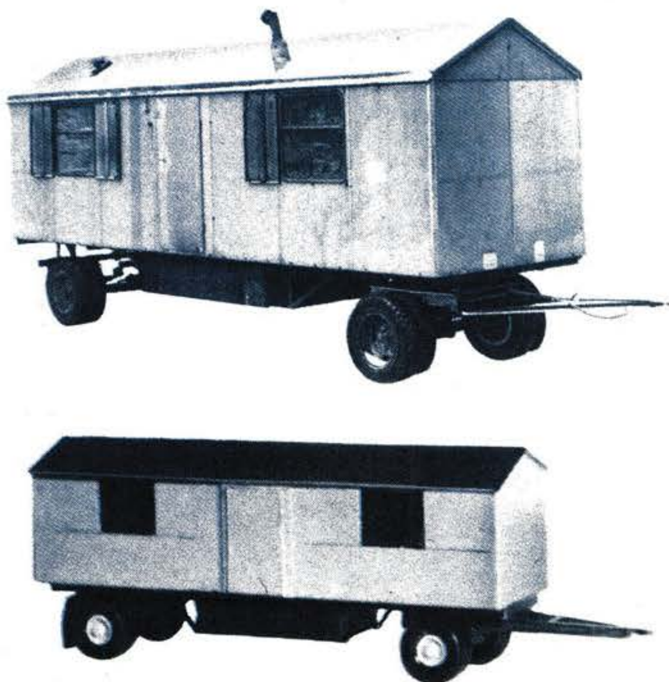
Ein Bauwagen in H0

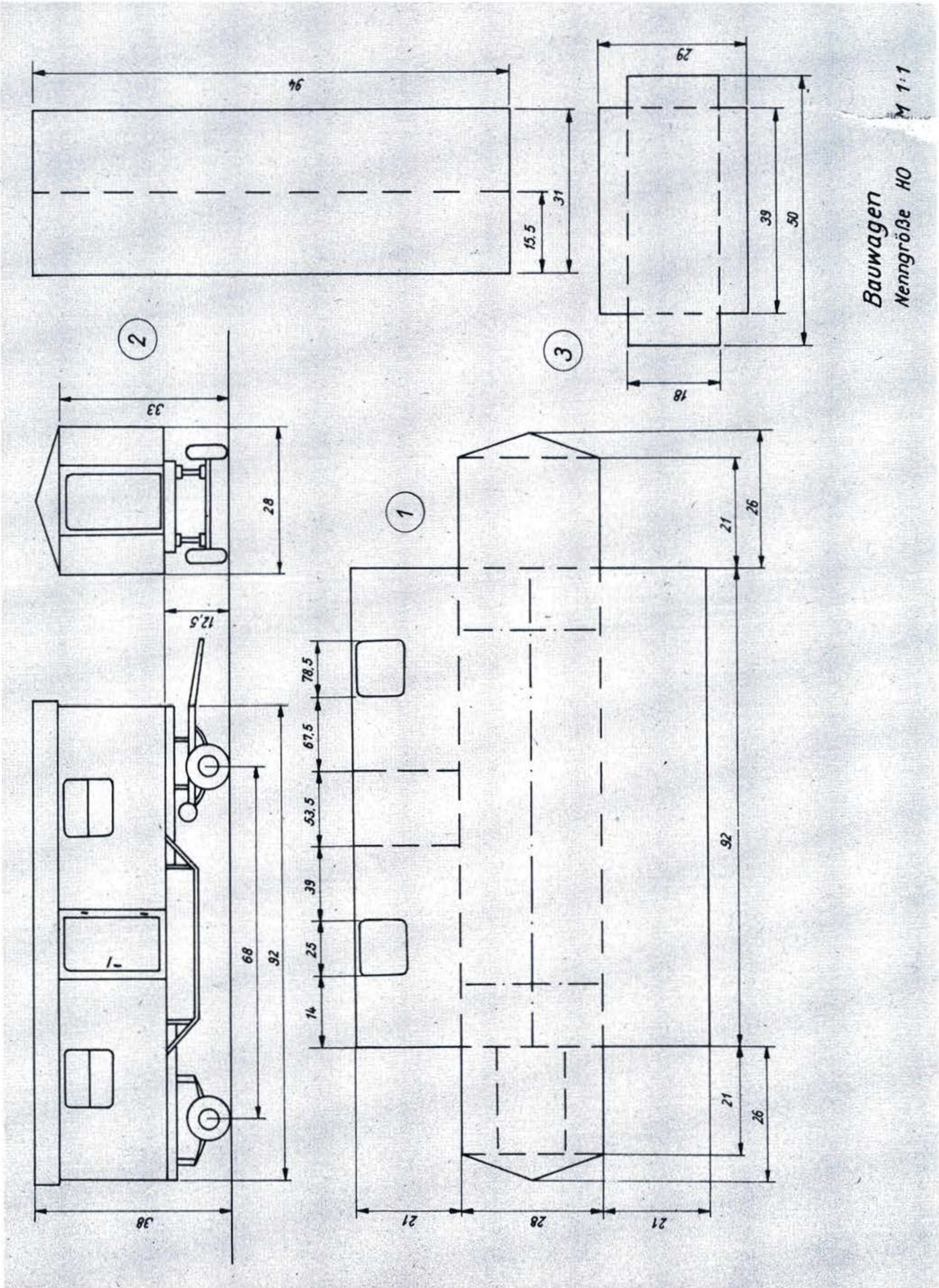
Und jetzt gibt es etwas zu bauen für unsere Modellbahnanlage in der Nenngröße H0.
Sicher habt Ihr alle schon einen Bauwagen gesehen, wie er vom VEB Kafa Halle hergestellt wird. Diese Fahrzeuge gibt es in vielen Ausführungsvarianten: hinten und vorn Doppelräder (ältere Ausführung), sonst Einfachräder, mit und ohne Fensterläden, teilweise mit zwei Türen (die zweite in der hinteren Stirnwand); einige Fahrzeuge haben Flettnerlüfter und auch ein Ofenrohr als Esse auf dem Dach.
Der Nachbau des Fahrzeugs ist recht einfach, da wir dafür das Fahrgestell eines E 5-2 Anhängers des VEB Plastspielwaren Berlin verwenden oder zwei Sattelkupplungsachsen von „Permot" (Prefo Dresden Werk 3) anpassen können. Das Oberteil fertigen wir aus Karton von einem Aktendeckel. Gemäß der Skizze zeichnen wir die Teile 1–3 auf, imprägnieren den Karton beiderseitig mit Polystyrollösung und stechen die Teile nach dem Trocken mit einem Messer aus. Die Bruchkanten werden vor dem Abwinkeln leicht geritzt. Danach streichen wir die Kanten leicht mit „Plastikfix" ein, lassen diese leicht antrocknen und drücken dann die Teile zusammen. Ecken lassen sich auf diese Weise sauber kleben. Mit 0,5 mm starkem Plexiglas oder Piacryl verglasen wir die Fenster. Die Stege deuten wir mit Hilfe einer Reißnadel an. Wir können natürlich auch die Fensterscheiben einsparen, indem geschlossene Fensterläden aufgeklebt werden. Nachdem das Dach befestigt wurde, schneiden wir aus Zeichenkarton den Blendrahmen für die Tür heraus und kleben diesen an die vorgesehene Stelle. Auf diese Weise entsteht auch die Tür. Aus einer Mine vom Mehrfarbkugelschreiber entsteht ein Ofenrohr. Aus Zeichenkarton können Flettnerlüfter gefertigt und aufgeklebt werden. Der Durchmesser sollte aber nicht größer als 3 mm sein. Anschließend werden Gerätekasten und Rahmen aus Karton geschnitten und an den Wagenkasten geklebt. Anstrich des Wagens:

Rahmen – schwarz,
Wagenkasten – grau oder orange (Tür und Blendrahmen ggf. andersfarbig),
Dach – dunkelgrau bis schwarz.

Viel Spaß beim Bauen wünscht Euch *Wolfgang Bahnert*

Fotos und Zeichnungen: Verfasser




Bauwagen
Nenngröße H0
M 1:1
1
2
3
94
31
15,5
29
39
50
18
33
28
12,5
78,5
67,5
53,5
39
25
14
68
92
21
26
38
28

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellung

AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig
Aus Anlaß des VIII. Deutschen Turn- und Sportfestes der DDR in Leipzig Modellbahn-Ausstellungen in den Räumen der Arbeitsgruppe Gohlis, Breitenfelder Straße 81–83 und Großbahnen, Platnerstraße 13, Leipzig, 7022, in der Zeit vom 25. Juli bis 2. August 1987. Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag 14.00 bis 20.00 Uhr, Montag bis Freitag 17.00 bis 20.00 Uhr. In der Platnerstraße wird erstmals die ehemalige Potsdamer Anlage in der Nenngröße I vorgeführt.

Wer hat – wer braucht?

Biete: „Die Windbergbahn"; „Probstzella – Sonneberg und die BR 95"; „Die Rübelandbahn"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „s' Meißner Bimmelbahnel"; „Als die Züge fahren lernten"; „Baureihe 01"; „Die Modelleisenbahn" 1–3 (Trost); „Lokomotiven von Borsig". Suche: „Dampflok-Sonderbauarten"; „Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Lokomotiven aus Esslingen"; „Rügensche Kleinbahnen"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1877–1899, 1920–1930, 1931–1943, 1947–1967"; „Die Andenbahnen"; „Dampflokomotiven 01–96"; in H0: VT 135; $H0_m$ und $H0_e$ Rollwagen (HERR), BR 99. R. Wetzel, Lindenaustraße 4, Dresden, 8010

Biete: „Die Selketalbahn"; Eisenbahn-Jahrbuch 1969–1971. Suche: H0, BR 64, 89, 91. Jürgen Mayer, Liebigweg 2, Rudolstadt II (Thür.), 6822

Biete: transpress-Literatur. Suche: Lokgehäuse u. a. Teile (nur DDR-Produktion) für Lok BR 23, 42, 50, 64, 80, 81, 84, 89, 91 und Tender BR 42. Karsten Windt, Baumweg 91, Halle (Saale), 4020

Biete: „modelleisenbahner" 1970–1983 (150 Hefte); Eisenbahn-Kalender 1976–1986; „Geschichte der Dresdner Straßenbahn"; div. Literatur; div. Dienstvorschriften bis 1933; Nenngr. S: 16 Figuren; Nenngr. 0, I: Schienen, Weichen, Kreuzungen (für Uhrwerk); div. Fahrzeuge (ESPEWE). Suche: „modelleisenbahner" Jahrgang 1–8; Material in Nenngr. 0, in Nenngr. H0: BR 03 (Schicht), 42, 81, 84, 91, 99, E 44 0901 o. Gehäuse, Mitteleinstiegwagen, Kleinserienmodelle, div. Literatur. J. Vieluf, Oelsa 69, Löbau, 8701

Biete: BR 50; M 61; Gehäuse E 46; Lux-Constant; L 11; L 12; Modelleisenbahn-Kalender 1975, 1983–1986; Eisenbahn-Jahrbuch 1982–1984; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Überschienung der Alpen"; „Glasers Annalen 1877–1899". Suche: „modelleisenbahner" 1952–1969; 9, 11/1970; 10/1972; BR 02 (Schicht); BR 42; 64; 84; 89; 91; Gehäuse AEG 44; vord. Laufachse BR 23. Walter Schumacher, Schelfmarkt 10, Schwerin, 2757

Biete: „Kleine Bahn ganz groß, – ganz einfach, – ganz raffiniert"; „Bauten auf Modellbahnanlagen"; „Eine richtige Modellbahn soll es werden"; „100 Gleispläne H0/TT/N"; „Die Überschienung der Alpen"; „Links und rechts der kleinen Bahnen" (3. Auflage); in H0: BR 01 Kohle/Speiche. Suche: H0, BR 01 (Öl/Boxpok); BR 03, 56; „Die Muldenthalbahn"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „Baureihe 41".
Wer vervollständigt ein Modell der BR $50.^1$, PIKO, (Frisur). Bernd Wächtler, Käthe-Kollwitz-Straße 15, Kirchberg (Sachsen), 9512

Biete: div. Literatur von transpress; Wagen in $H0_e$ und $H0_m$. Suche: „Die Spreewaldbahn in Wort und Bild"; „Chronik 75 Jahre Harzquerbahn"; „Die Bäderbahn Putbus – Göhren" und weitere Broschüren über Schmalspurbahnen. Wolfgang Münnich, Wilhelm-Pieck-Straße 51, Frankfurt (Oder), 1200

Suche in Nenngr. H0: alle Ausführungen der BR 75, 89^2, 91. Gerhard Walstab, Dodendorfer Straße 86, Magdeburg, 9, 3090

Biete: „Baureihe 01"; „Schmalspurbahn-Archiv". Suche: „Baureihe 44". Siegfried Schein, Hauptstraße 47, Sachsenbrunn 6124

Biete: BR 01 Altbau; pr. P 10 grau/schwarz; „Borsig – Jubiläumslokomotiven"; „Lokomotiven von Borsig". Suche: H0, BR 05, 22, 38, 39, 65.10, 85 (Eigenb.); Lokomotiven in Nenngr. I und 0; Eisenbahnbildbände. Peter Wieland, Einheit 54, Sömmerda, 5230

Suche: Fotos, Repros im WPK-Format der Strecken Großdorf-Kohlmühle – Hohenstein, Mosel – Ortsmanndorf, Mulda – Sayda, Hetzdorf – Eppendorf/ – Großwaltersdorf.

Biete: transpress-Literatur, Broschüren. Lutz-Uwe Treichel, Bornitzstraße 1, Berlin, 1156

Biete: „Erfurter Blätter"; „5/1980; „modelleisenbahner" 7/1970; 9, 10/1973; 1/1979; 6, 11, 12/1980; 1, 7/1982; 4, 7/1983; 1, 8/1984; 1–12/1986; in H0: BR 01^5 Öl/Speiche; 01 504; 03 Reko; 03^{10} Öl; 23; 24; 41; 44 Öl; 50; 52 Kond.; 52 Wannent.; $G8^1$; 55; 56; 64; 66; 75; 80 DR u. DB; 84; 86; 89; 91; 95; BN 150; VT 135; BR 185/195; ETA 178; SKL; Draisine; Aüme; C4 Pr 13; Csa 95; Windbergwagen; Langenschwalbacher; versch. Lokgehäuse u. -ersatzteile; ESPEWE-Modelle; Pferdegespanne; TT-Schwellenband. Suche: „Erfurter Blätter" 2, 3, 7/1980; 2/1981; „modelleisenbahner" 2/1969; 1, 6/1970; 2, 6, 7/1971; 1–12/1972; 2/1973; 1, 3/1974; 4, 5, 7, 8/1977; 2, 10/1978; 3/1979; 1, 8/1981; 1, 4/1985. In H0: T3 (Eigenbau); Nebenbahn-Personenwagen; PILZ-Profil; Straßenfahrzeuge (20er/30er Jahre); Material (Fotos, Dias usw.) über Thüringer Kleinbahnen. M. Kurth, Leninring 18, Ilmenau, 6325

Biete: TT, BR 118; E 499; Gehäuse M 61; Eisenbahnpraxis 6/1982 bis 3/1986; „Die Windbergbahn"; „Schmalspurbahn-Archiv". Suche: „Ellok-Archiv"; BR E 70 in TT. Steffen Müller, Platanenweg 8, Zeitz, 4900

Biete: „modelleisenbahner" 12, 10/1961; 7, 11, 12/1962; 6, 9, 10/1970; Modellbahnkalender 1981–1985; Eisenbahnkalender 1983, 1985, 1986; Eisenbahn-Jahrbuch 1973, 1977; „Triebwagen-Archiv" (Ausg. 1966); „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn"; „Auf kleinen Spuren"; in H0: BR 24, 50. Suche: „modelleisenbahner" 3/1967; 2/1974; 8, 9/1975; 6/1977; alle Hefte vor 1965; „Die Harzquer- und Brockenbahn" (letzte Ausgabe); „Museumslokomotiven und Triebwagen"; in TT: 4achs. Tiefladewagen und Eigenbaumodelle Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Straße 104, Lutherstadt Wittenberg, 4600

Biete: „Eisenbahnwagen" (Ausgabe 1971); „Auf kleinen Spuren"; „Modellbahn-Anlagen" (Teil 1 und 2 – Gerlach); 130 Stck TT-Schwellenband (geeignet für $H0_m$). Suche: „modelleisenbahner" Jahrgänge 1952–1954, 1964, 1985; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1949–1967"; „Eisenbahnen in Mecklenburg"; „Die Harzquer- und Brockenbahn" (2. Ausgabe); Fahrzeuge in $H0_e$ und $H0_m$ (außer „technomodell"); Bilder, Dias von den Loks 52 2783, V 180 173, E 42 096; V 100, V 180 m. zwei Zierstreifen (auch defekt); Loknummern, Bw- und Rbd-Schilder; Dampflokfotos und Dias aus den Nordbezirken. Wolfgang Bieber, Lindenstraße 11, Zöblitz 9347

Biete: „Kleinbahn der Altmark"; Schmalspurbahn der Oberlausitz"; „Die Spreewaldbahn"; „Die Selketalbahn"; „Die Rübelandbahn"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Windbergbahn"; „Die Müglitztalbahn"; „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Die Harzquer- und Brockenbahn"; „Schmalspurbahn zwischen Spree und Neiße"; „Eisenbahn in Mecklenburg"; „Die Thüringer Waldbahn"; „Der Bayerische Bahnhof"; „Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt", „Brücken gestern und heute". Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Steilrampen über den Thüringer Wald". Nur Tausch! Hartmut Spengler, Hübitzer Weg 3, Thondorf, 4251.

Biete: „Straßenbahn-Archiv" 3, 4, 6; „me" 1967. Suche: Reihe Verkehrsgeschichte; „me" 1969, 1971, auch Einzelhefte. Bernd Kramer, Ulbricht Straße 14, Schwarzenberg, 9430.

Biete: Wagen in $H0_e$; transpress Literatur (Verkehrsgeschichte, Lok-Archive). Suche: Loks in $H0_e$ (sächs. IV K, sächs. VI K) „me" vor 1969 möglichst geschl. Jahrgänge. Rainer Fiedler, Wölfnitzer Ring 34, Dresden, 8038.

Biete: div. N-Material (Loks, Wagen, Weichen, Zubehör). Jens Ullrich, Chr.-Probst-Straße 10, Leipzig, 7022.

Biete: „me" vor 1974, davon komplett 1970–1972, 1959, sowie 140 Einzelhefte bis 1956; in H0: BR 38. Suche: „me" 1952–1955; 1960/3, 5–12; 1963/3, 4, 10, 12; 1964/9; 1977/6; in TT: Eigenbaulokomotiven; 6achs. Schwerlastwagen mit Trafo,-Kranzug. Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Str. 104, Lutherstadt Wittenberg, 4600.

Biete: „me" 1952–1983, komplett; „Der Bayerische Bahnhof"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Grundlagen der Modellbahntechnik 1"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1980"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Reisezugwagen-Archiv 2". Suche: $H0/H0_e$-Material; Eisenbahnliteratur. H. Reichenbach, Niederauer Straße 13, Dresden, 8023.

Biete: BR 42, E 44, E 46 (PIKO). Suche: Gehäuse BR 84, E 63, E 44 AEG (PIKO). Eberhard Böttcher, K.-Kollwitz-Str. 3, Blankenburg/Harz, 3720.

Biete Diapositive von Dampflokomotiven der DR (Normal- und Schmalspur), Liste gegen Freiumschlag anfordern! Rainer Macht, August-Bebel-Str. 3a, Ostseebad Graal-Müritz, 2553

Suche: Austausch von Material über Loks der BR 52. Jan Luckow, Köpenicker Landstr. 207, Berlin, 1195.

Biete: Bilder von der Eisenbahn 5 und 6; „Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt"; BR 52 kon. Suche: „me" 1964/1965, 1967/1968, 1970, 1972, 1973; 1971/5, 6, 8; 1974/1, 3, 7; 1975/12; 1976/10–12; Bildband 100 Jahre Bad Doberan. W. Herzig, Wilhelm-Pieck-Straße 5, Frankenberg, 9262.

Biete: einzelne „me" ab 1982; „Die Modelleisenbahn 2"; „Alte Dampflokomotiven" (polnisch); „Klassiker des Schienenstrangs"; Fotos und Dias; H0: BR 52 Treibradsatz. Suche: Lokschilder; „Dampflok-Archiv 2"; H0: BR 91; Weinfaßwagen in H0, $H0_e$-Material. Rainer Hünecke, Koroljowstraße 10, Potsdam, 1597.

Biete: H0: BR 80, 75 DR, BR 75 sächs., VT 135 mit Bw, VT 33 mit Bw, Kranwagen, TT: Leig Einheit, VT 186, (Kleinserie), ältere Spielzeugdampfmaschine, Regulator, „Die Baureihe 44"; „Glasers Annalen 1877–1899"; „Uns gehören die Schienenwege"; „Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute"; „Diesellok-Archiv" alt; „Verkehrsgeschichte". Suche: H0: Dampflokomotiven, Rekowagen grün, EK 4 (Marienberg) Postwagen 4achs. alt, Lokbausatz BR 50, „Schiene, Dampf und Kamera"; „Glasers Annalen 1911–1947"; „Reisezugwagen-Archiv 2"; „me" 1952–1955; Eisenbahnkalender vor 1980. A. Erxlebe, Straße der Freundschaft 25, Salzwedel, 3560.

Suche: Fotos von Diesellokomotiven: 112 137-5; 112 290; 112 357-9; 112 404-9 (vor Unfall); 112 474-2; 114 252-0; 114 358-5; 114 445; 114 469-0; 114 638-0; 114 671-1; 114 758-6; 114 760-2; 112 711-7; 114 862-6 (alles 0,50 M); Lokparade-Foto (BR 114) vom Bw Saalfeld; Lokparade-Foto (BR 114) Bw Kamenz; Lokparade-Foto (BR 112) (alles 1.00 M). Maik Matthey, Güldendorf, 1201.

Biete: Eisenbahnkalender 1982–1984, „me" 1979/7, 8, 12; 1980/1; 1981/9; 1982/2, 3; 1983/10–12; Modellbahnkalender 1979, 1982–1984; Gleispläne PIKO; „Die Spreewaldbahn"; Kursbücher 1982/83; Internationaler Verkehr 1985/86; TT V 110. Suche: „me" 1969/1–6, 9–12; 1980/2, 10; 1981/2; 1978/1–4, 7–10; 1977/1–5, 10, 12; 1976/1, 2–12; 1975/1–6, 8–10, 12; 1974/2–12; 1973/1–12; 1972/1–5; 7, 8, 10–12; 1971/1–12; 1970/1–8, 10–12.; in TT T 334, Baupläne für Umbau der BR 56 in BR 58 (TT). Uwe Wack, Lindenstraße 26, Aue, 9400.

Biete: „Dampflok-Sonderbauten". Suche: „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn"; „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße"; „Rügensche Kleinbahnen". Tausch bevorzugt. Steffen Zschuttig, Dorfstraße 1, Kreischa, 8216.

Biete: „Eisenbahn in Mecklenburg"; „Brücken gestern und heute"; „Dampflokomotiven von Borsig"; „Harzquer- und Brockenbahn"; „Die Spreewaldbahn"; „Die Selketalbahn"; „Modellbahn-Elektronik"; „Meißner Bimmelbahn". Suche: „me" 1970/1971; „Muldenthal-Eisenbahn"; „Steilrampen über dem Thüringer Wald"; „Von Probstzella nach Sonneberg"; „Die Bahnlinien von Herlasgrün und Zwickau nach Falkenstein"; N: BR 55 und rollendes Material. Andreas Schuster, Steinstraße 19B, Coswig, 8270

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche „me", mögl. kpl. od. kpl. Jahrgänge, Straßenbahn-Archiv 1, 2, 5, 6, Glasers Annalen 1900–1910, 1911–1918, 1920–1930, 1931–1943, 1947–1967, „Histor. Bahnhofsbauten", Dampflok-A. 1–4, „Triebwagen-A.", „Steilrampen über d. Thüringer Wald", „Diesellok-A.", kpl. „Deutsche Eisenbahnen 1935–1985", „Thür. Waldbahn", „Brücken gestern u. heute", „Die Harzquer- u. Brockenbahn nebst Anhang", „Eisenbahnen in Mecklenburg", „Lokomot. alter dt. Bahnen", „Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen"; alles in gutem Zustand. Zuschriften mit Preisang. an: H.-J. Preuß, Puschkinweg 17, Bernburg, 4350

Suche roll. Material von Modelleisenbahn in Spur 0 von Märklin, Stadtilm zum Kauf od. Tausch geg. Material in Spur 0 von Bing, Kraus, Liebmann, Zeuke, 1000,– M. H. Kopplin, Bebertaler Str. 5, Magdeburg, 3018

Suche Eisenbahn, Spur 00, Typ Märklin, Stadtilm, auch rep.-bed. Ehrentraut, Euloerstr. 133, Forst, 7570

Suche in Nenngr. N Loks, Wagen, Straßenfahrzeuge. Zuschriften an: Kurrat, Wühlischstr. 55, Berlin, 1035

Suche Speisewagen, Schlafwagen Bauj. 1936–39, Personenwagen, Bauj. 38–40, Güterwagen, Schlepptender, Loks, Elloks, Bauj. vor 1940, alles Märklin 00, zu kaufen. Knöfel, Dornheimer Berg 24, Arnstadt, 5210

Suche „me" bis einschließlich 1982 sowie Eisenbahnliteratur aller Art zu kaufen. R. Willkommen, W.-Pieck-Str. 6, Döbeln, 7300

Suche TT-Bahn, komplett, mit Platte, bis 300 cm Breite, evtl. H0. Ch. Hansen, Ho-Chi-Minh-Str. 13, Berlin, 1156

Suche Märklin-Eisenbahn Nenngr. H0, 0, I, roll. Material und Zubehör, auch Einzelstücke und Matchbox – Yesteryear-Serie. A. Schmutzler, Otto-Schütze-Str. 39, Karl-Marx-Stadt, 9071

Suche Tauschpartner für Eisenbahnliteratur und rollendes Material H0, $H0_e$. Reiner Hendrich, Ph.-Müller-Str. 24 a, Meißen, 8250

Suche BR 55, BR 204, MY sowie Eigenbauloks, Nenngr. N. Bornkessel, E.-Schönherr-Str. 20, Gera, 6502

Suche ältere Modellautos 1:87. Biete Literatur, Liste anfordern. Huck, K.-Matthes-Str. 91, Gera, 6502

Kaufe Loks u. Wagen, Nenngr. H0, 0, I, altes Blechspielzeug u. Kataloge, auch defekt. Merk, Klosterbergestr. 13, Magdeburg, 3011

Suche für Nenngr. N BR 55 und BR 110 zu kaufen. Zuschr. an: Frieder Weißflog, Röderstraße 02, Lauter, 9406

Suche in H0 BR 89 u. Kesselwagen, 4achsig. J. Starke, Bebelstraße 66, Crimmitschau, 9630

Suche in H0 Drehscheibe u. Ringlokschuppen, funktionstücht. sowie in H0 EDK, SKL, BR 22, BR 23 (35), BR 80, BR 81 Kö, „me" 1957/1, 6, 10, 11, 12; 1958/1 u. 12; 1959/7 u. 9; 1961/1; 1967/2; 1970/4; 1978/2 zu kaufen, kein Tausch. Peter Schlüter, Dorfstr. 32, Netzeband, 1951

Suche „Glasers Annalen" sowie Bücher d. „transpress-Archiv-Reihe" u. d. Reihe „transpress-Verkehrsgeschichte", zu kaufen. M. Flade, W.-Pieck-Ring 27, Brand-Erbisdorf, 9230

Schienenprofil in Neusilber, 3,5 Millimeter, zu kaufen gesucht. Angebote an: Dieter Rauch, Amselweg 42, Halle, 4070

Biete TT-Silverlines-Zug, 40,– M. Suche alte TT-Weichen jed. Menge u. alte TT-Kupplungen. M. Ross, Läuschenweg 4, Rostock 5, 2510

Biete in Nenngr. 0 7 Lokomotiven u. 21 Wagen der Firma Liebmann/Stadtilm, in sehr gutem Zustand. Suche Eisenbahnspielzeug von Märklin, Bing. Klaus Blumrich, Krossener Str. 27, Berlin, 1035

Biete HERR-Schmalspurbahn mit Tenderlok, BR 99, 1 Packwagen u. 2 Personenwagen, 48,– M. Bitte nur Zuschr. an: H. Unger, Glück-Auf-Weg 5, Wildbach, 9401

Biete H0 BR 23, 50, 52 Kond., 55, 56, 66, 75 Sächs., 86, 89, 95, VT 70, 106, 110, 118, 211, E 11, E 499, ES 499, $H0_m$ 99 HERR, $H0_e$ 99 (Eigenb.), $H0_e$ VI K (Eigenb.), ESPEWE-Kfz., H0-Str. b. Eigenb., 2900,– M. Suche H0 BR 44 (Eigenb.), 84, 91, E 18 (Eigenb.), E 94 (Eigenb.), Laas, $H0_m$- u. $H0_e$-Wagen. Ziller, Hubertusstr. 44, Dresden, 8023

DR-Wagensymbole mit Nr. f. H0, 10 St. 4,– M, plus Porto. Biete „me" 1960 bis 1983 u. Einzelhefte, 3achs. Autotransp. H0, Gehäuse, BR 23 u. 32 grün, Prefo-Straßenb.-Bausatz, erzgeb. Holzstraßenbahn, ungar. Lokschilder, Eisenb.-Poster, Fotosammlung ausländ. Nebenbahnen, Eisenb.-Schriften, Straßenb.-Schriften, z. B. Dresden v. 1924, Fahrkarten, Ansichtskarten, alte Schriften v. Passagierdampfern, Fahnenbilderalben, Kabelstraßenb.-Modell, Wappen f. Modellstraßenbahn. Suche 4achs. Autotransporter H0, DR-Lokschilder, VT 135 u. 70 H0, H0-SU-Weitstreckenwagen, MÁV-Rollmaterial, Gleisricht.- u. Stopf-Fz, H0, Straßenb.-Fotos Dresden und Magdeburg v. a. Hechtfz., alte Straßenb.-Uniform, desgl. Metallschilder, ESPEWE-Autos, Bücher „Strab.-Archiv 4", „Quietschvergnügt durch alle Kurven", „DR-Signalbuch", Straßenb.-Schriften, „Eisenb.-Jb. 1979", „Nutzfahrzeuge", „Feuerwehrmuseen". Nur Zuschr. an: Gasch, Lindenstr. 10, Coswig, 8270

Biete „me" 1954–1970, 180,– M; H0-PIKO BR 01.5 Boxpod., 90,– M; 41 Reko, 90,– M; 52.19-20, 62,50 M; 55, 45,– M; 66, 54,– M; 86, 46,– M; 95, 250,– M; 118, 42,– M; 130, 55,– M; V 200, 400,– M; im Tausch gegen Briefmarken Bayern, DR – 1932, evtl. Verkauf. H. Beutler, Postfach 290, Jüterbog-Altes Lager, 1701

Biete „me" 1964 bis 1977, komplett, und 22 Einzelhefte (1955–1963), ges. 100,– M. Tel.: Berlin 5 89 62 63

Biete roll. Mat., Zubehör TT (Liste anf.), Wert 2500,– M. Suche roll. Mat. H0/H0m. Modellgleismat. Dreher, Am Tierpark 54, Berlin, 1136

Biete Schmalspur $H0_{e/m}$ HERR u. a. BR 50 H0 (ges. 2500,– M). Suche Schmalspur $H0_{e/m}$, bes. Tfz. $H0_e$, Gleismat. $H0_e$, Automodelle/Zubehör. Lewandowski, Gothaer Str. 54, Berlin, 1152

Biete BR 55, Nenngr. N, 50,– M. Suche Eisenbahn Spur 0. D. Kürschner, Uhlandstr. 26, Dresden, 8010

Biete TT zwei SSalms mit je drei 20' Container, je 13,50 M. Suche H0 zwei C4ü pr. 13 in Grün. Nur Tausch! M. Schütte, Str. d. Jugend 23, Haldensleben, 3240

Biete ausbauf. N-Anl., 2 m × 1 m, m. Stellp. 30 Wei., doppelten Kreuzungsweichen, Innenbogenweiche, 1000,– M; Tr. Fahrsp. Wechsel 30 W, Trost „kl. B. g. einfach" u. TT, Modellb. „Pfl. u. Rep., Elektrik", „Elektronik", Einzelh. „me" 70 bis 82. Suche „BR 01", „BR 44", D.-Lok-A. 1, 2, 3, Einzelh. „me" 52 bis 59, 64–71. Kühne, Winterbergstr. 17, Dresden, 8020

Biete „Straßenbahn-Archiv 2". Suche Teil 6, „Lokomotiven d. DR", Diesellok-Archiv, „Die Selketalbahn", BR 119 (BTTB) im Tausch (m. Wertausgleich). H.-P. Kulbe, Ho-Chi-Minh-Str. 11a, Dresden, 8010

Biete N BR 55, 65, TT BR 50, 80, 94, H0 BR 56, 01 504, ETA 178, E 63 S R 80, 0, Gleis- und Rollmaterial Zeuke, 40,– bis 200,– M. Suche Matchbox-Oldtimer u. 1970 Y-7Rolls-Royce (Dach grau gerippt), Y-11Lagonda, Y-13RAF, mögl. mit Schachtel; kein Verkauf! Franz Klenner, Schmelzstr. 1, Bad Muskau, 7582

Biete „Eisenbahn in Meckl.", „Harzquerbahn nebst Anhang", „Diesellok-Archiv". Suche „Brandenburgische Städtebahn", Lit. über Stellwerke. Lehnhardt, Thälmannstr. 60, Fohrde, 1801

Biete Tonaufnahmen von den Sonderfahrten 83 u. 85 auf der Rübelandbahn mit der 95 1027 oder 50^{35} vor schweren Zügen im Harzvorland, 52^{80} Sangerhausen-Blankenheim. Suche gleichwertiges von 01^5, 03^{10}, 22, 41, 44, 58^{30}, 95. B. Quasthoff, Roßtrappenstr. 68, Thale, 4308

Biete Eisenbahnlit. (Liste), H0 BR 41, 116,– M; TT BR 80, 65,– M. Suche $H0_e$/$H0_m$ (HERR/technom.), Mat. ü. Preßnitztb., H0 BR 86, 106, „me" 10/81, Schmalspb. Sachsen. Lenhard, Zetkinstr. 8, Ludwigsfelde, 1720

Biete „me" 10, 11, 12/86, 1, 2/87. Suche „me" 7/77, 7/86. Uwe Rohr, Basteistr. 110, Lohmen, 8354

Biete „Müglitztalbahn", „Diesellok-Archiv" (z. A.). Suche transpress-Verkehrsgeschichte. Schinke, Schulstraße 3, Leuna, 4220

Biete Eisenbahnlit., Kataloge TT u. 0, in TT Drehscheiben, Figuren, Traktoren, 2achs. $H0_e$-Wg. u. versch. „me". Suche in TT Gw m. Tonnendach, m. Bremserh., Säuretopf- u. Verschlagwg., BR 118 m. 4 Fenstern, ab 4 üpe, Schwanenhalsdrehg., Weichen PGH Mechanik Oelsnitz, Tiere, sitz. Figuren, Pkw, 4achs. $H0_e$-Gw, „me" 1, 7, 12/80, 2, 3, 6/81, 1/82, 8/83, kl. Mechanikerdrehbank. Maus, Thälmannstr. 16, Bischofswerda, 8500

Verkaufe Großanlage Zeuke, Spur 0, für 10 000,– M. Bitte nur Zuschriften an: Bartsch, Kunzeweg 17, Berlin, 1156

Div. transpress-Eisenbahnliteratur, z. B. Reihe Verkehrsg., abzugeben; auch Tausch gegen fehlende Titel und Ortslexika des DR. Schlegel, Dolziger Str. 10, Berlin, 1035

Tausche in H0 pr. G8 gegen BR 106. Suche „Hochbauten auf der Modellbahn". M. Schmidt, Heimrode 8A, Potsdam, 1580

Biete Dampflokschilder, Eisenbahnjahrbuch 1983/84 u. a. Lit. H0-Mat., Dampflokfotos u. -dias. Suche H0 BR 91, Lit., Fotos u. Dia stillgelegter Schmalspurb. u. Regelspurdampfloks vor 1978. M. Kellig, Reichenbacher Str. 41, PF 04-12, Görlitz, 8903

Biete zum Tausch neue Literatur v. transpress, vier Loks H0, neuw., f. 35,– M, 45,– M, 80,– M, 100,– M. Su. Loks u. Wagen H0, Literatur v. transpress. Liste m. Freiumschl. anf. K. Kunte, G.-Scholl-Str. 13, Eilenstedt, 3601

Verk. 13 Loks, etwa 30 Wagg., 3 Trafos, Modelle (Häuser, Bausätze usw.), Signale u. v. m., Neupreis 1200,– M, f. 1000,– M, nur zusammen u. gratis Anlage, unvollst., 1,50 m × 0,80 m, alles TT. F.-M. Simke, A.-Bebel-Str. 121, Frankfurt (O.), 1200

Verk. TT-Mater, gut. Zust., z. T. neuw., BR 35, 2 × 56, 81, 2 × 86, 92, 103, 107, 110, 2 × 118, 130, 250, E 499, 2 × 221 DB, 24 Reisezugw., 2 Doppelstockz., 59 Güterw., 24 Weichen, 2 DKW, Gleis, Oberleitungsmater., Formsign., LED-Lichtsign., Gebäude, Str.-Fahrzeuge u. a., nur zus. f. 1700,– M. Suche H0-Mater. Modellgleis, Loks, Wagen. M. Kunath, Str. d. Freundschaft 1, Zittau, 8800

Modellbahnauflösung: $H0_m$/TT sowie Literatur, Liste anfordern (mit Freiumschlag). Suche Gartenbahnartikel, Gr. II, ev. technomodell. Kirchner, Zeuner Str. 64, Dresden, 8027

Biete von Zeuke Spur 0 FD 50, T 48, T 55 und diverse Wagen für 350,– M. Suche Nenngr. H0, BR 23, BR 64, BR 69 usw. Claus, Nr. 22c, Sora, 8251, Tel.: 80 01

Biete Rehse-Bausatz E 94, einschl. Zeichng., 60,– M, 4 Teile fehlen. Suche $H0_m$-Material der Fa. HERR. R. Ihbe, W.-Pieck-Str. 62, Dessau, 4500

Biete Baus. ET 54/EB 54, „100 Jahre EB auf Rügen" (DMV), „me" 2/81, 3–6/85. Suche $H0_e$-Modelle, Schmalspurb.-Lit., „me"-Einzelh. Pomsel, Spitzwegstr. 44, Dresden, 8020

Verkaufe umfangr. Sammlung Eisenbahn- u. Schiffslit. (transpress-Verlag) u. TT-Modellbahnanlage mit gr. Fahrzeugbestand, 2500,– M. Geßner, Tel.: Berlin 6 32 47 55

Verk. für H0 BR 50, 30,– M; M 61 (DSB), 40,– M; N 150, 20,– M; 2 Schnellzugw. INOX-Silber (SNCF), zus. 16,– M. Tausche BR 01, Kohlefeuerg., geg. BR 01, Ölfeuerg., V 60 (Werkbahnausfg.), geg. BR 106 (DR). Zuschr. an Stefan Karn, Heinrich-Heine-Straße 2, Merkers, 6212

Biete Spur 0 Aufzieheisenbahn, Blech u. Zub.; Spur S E 18, BR 80 4. Wg.; Lexikon Eisenb., 36 „Mod.-Eisenb." 1962–72; 8 „Modellb.-Welt" 1949–50. Suche 2C1-Lok o. ä. u. D-Zugwg. Spur 0 oder I, auch rep.-bed., „Schiene, Dampf u. Kamera". Evtl. Verk./Kauf. Leppuhner, Gubener Str. 38, Berlin, 1034

Biete „me" Jahrg. 1954 bis 1986, kpl. W. Rudolph, Nordring 80, Görlitz, 8909

DR-Kursbuchlt.- Fpl. Rbd. Erfurt bis 1960 sucht: R. Nette, Pfortastr. 19, Naumburg-West, 4800

Welcher Modelleisenbahner baut mir in TT eine Kö? Angebote bitte an: Zschiedrich, Eckartsberger Str. 52, Zittau, 8800

Suche „Dampflok. in Glasers Annalen 1931–1943", Broschüren, Jubiläumsschriften, Neuerscheinungen transpress. Biete H0-Material, Literatur (Tauschliste anf.). A. Müller, Kommunardenweg 2, Frankfurt (O.), 1200

Burg Falkenstein

im Maßstab 1:87



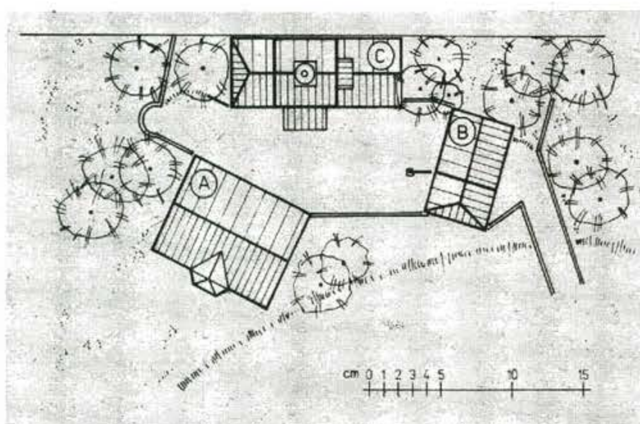
Auf einem Felsen von 25 cm (Modell-) Höhe erhebt sich die Burg Falkenstein, eine kleine Ritterburg mit Turm, Torhaus und einem Wohnhaus, dem ehemaligen Palais mit dem Rittersaal. Hier ist jetzt das Heimatkundemuseum des Ortes eingerichtet. Auf dem Burghof lädt ein kleines Café zum Verweilen ein. Vom Turm hat man einen herrlichen Ausblick auf die Umgebung der Burg, einen kleinen See, auf den ehemaligen Burggraben, in dem jetzt die Eisenbahnlinie verläuft. Gebaut wurde dieses Modell aus zwei VERO-Baukästen („Wachstädter Turm" und „Bahnhofstraße 1–3"). Dank der Raumzellenbauweise, ist diese Bastelei verblüffend einfach und in kurzer Zeit realisierbar. Prägepappen, Barke für den Felsen, Moos, Schaumstoff für Bäume und Büsche, eine alternde Farbgebung und einige Zusatzteile aus der Bastelkiste geben der kleinen Burganlage ein natürliches Aussehen. Wer noch Platz auf seiner Modellbahnanlage hat, kann mit zusätzlichen Wehrgängen, Erkern, Zinnen, Türmchen und Gebäuden die Burganlage noch vergrößern.

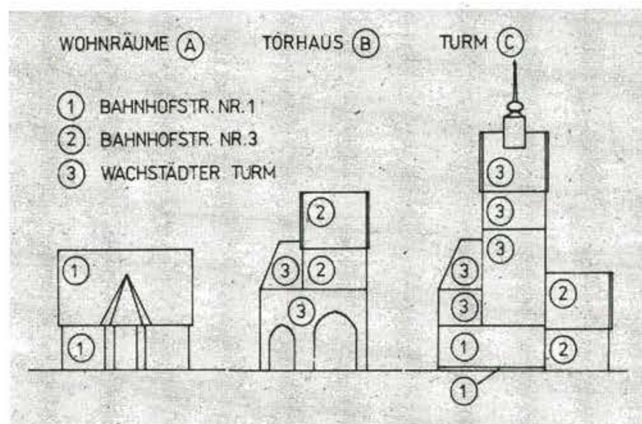
Dipl.-Ing. R. Müller, Berlin

Anmerkung der Redaktion

Bei Aufstellung des Modells in größerer Entfernung vom Betrachter ist durchaus auch die Verwendung ähnlicher TT-Modelle möglich. Dadurch erhöht sich die Tiefenwirkung, weil das Modell optisch nicht zu groß wirkt!

Foto: A. Stirl, Berlin; Zeichnungen: Verfasser





Rezension

Wolfgang Theurich: „Reisezugwagen-Archiv 2, 1. Auflage 1986 (Speisewagen, Schlafwagen und Salonwagen)", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 300 Seiten, 271 Abbildungen, Tab., 28,00 Mark

Die 1. Auflage des zweiten Bandes vom neu überarbeiteten Reisezugwagen-Archiv enthält alle Speise-, Schlaf- und Salonwagen, die in den vorausgegangenen Ausgaben dieses Buches innerhalb der jeweiligen Zeitepoche mit vorgestellt worden sind. Die Zweiteilung des Reisezugwagen-Archivs wirkt sich auch aus der Feder des fachlich mit besten Voraussetzungen ausgerüsteten Autors, Dipl.-Ing. Wolfgang Theurich, in jeder Hinsicht positiv aus.
Der historischen Entwicklung der drei Wagengruppen wurde wesentlich breiterer Raum gewidmet, als dies in den bisherigen Ausgaben möglich war. Die Vielzahl der neuen Fakten überrascht, macht den Band gut lesbar und hebt ihn über das reine Nachschlagewerk weit hinaus.
Der Autor beweist Sachkenntnis und hat, wie das Literaturverzeichnis zeigt, eine Reihe neuer Quellen erschlossen. Besonders hervorgehoben werden muß die teilweise sehr ausführliche und gute bildliche Darstellung der Innenausstattung der Wagen. Neu und ebenfalls eine Bereicherung ist die Aufnahme des DB-Teils.
Der Titel ist mit großer Exaktheit erarbeitet und nach umfassenden Recherchen fast völlig neu entstanden. Nur wenige unklare Formulierungen sind feststellbar, wie beim „Salon 6 ü" (S. 216) der nicht die Nummer E 976 im Verkehrs- und Baumuseum Berlin trug, sondern dort unter der Ausstellungsexponatennummer E_0 976 (E_0 = Eisenbahn, Originalexponat) registriert und im Katalog verzeichnet war. Auch lassen sich für einige Fotos nicht eindeutige Urheberangaben feststellen. Dies beeinträchtigt nicht den positiven Gesamteindruck, den dieser in guter Qualität hergestellte Band macht. Dieser zweite Band läßt auch auf eine neue inhaltliche Qualität des noch nicht erschienenen ersten Bandes hoffen.

Wolfgang Hensel

Das auf dieser Seite besprochene Buch wurde bereits an den Handel ausgeliefert. Falls es vergriffen ist, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Künftig als Magazin

Über zwei Jahrzehnte haben das Flieger-Jahrbuch (erscheint Ende 1987 letztmalig), das Motor-Jahr (erscheint letztmalig Mitte 1988), das Jahrbuch der Schiffahrt und das Eisenbahn-Jahrbuch das Buchprofil des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen maßgeblich geprägt. Der Interessentenkreis an dieser Literatur wuchs ständig, so daß der Verlag und Buchhandel keinen lückenlosen Bezug mehr garantieren konnten.
Diese Situation veranlaßte den Verlag, die Sammelbände neu zu konzipieren. Forderungen an das neue Projekt waren: eine höhere Auflage, mehrfarbiger Druck und pro Ausgabe ein Umfang, der ein regelmäßiges Erscheinen gestattet. Das neue Periodikum wird sich als transpress-Magazin vorstellen. Als erste Ausgabe ist das Magazin Schiffahrt ab 1989 vorgesehen. Die Bände über die Luft- und Raumfahrt, den Schienenverkehr sowie den Kraftverkehr und das Straßenwesen werden folgen. Die 112 Seiten starken Periodika sind im Format 16,5 cm × 24 cm geplant und kosten je Exemplar voraussichtlich 12,80 M.

**transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen**

Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin, und
Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

H0-Modell mit abfahrbaren Kesseln

Das Vorbild

Im Jahre 1927 wurden erstmals von der Waggonfabrik Quedlinburg zweiachsige Behälterwagen mit abnehmbaren Kesseln – und zwar speziell für Kokosfett – gebaut. Auch die Firma Friedrich Krupp A.G., Abt. Lokomotiv- und Wagenbau, in Essen stellte solche Kesselwagen her. Damit entstand ein Fahrzeug, das insbesondere im Haus-Haus-Verkehr, der ja bei der DRG sehr forciert wurde, eingesetzt war. Niedrigere Beförderungskosten, kurze Be- und Entladezeiten und einfache Technologien auf der Abgangs- bzw. Ankunftsstation wurden dadurch möglich.

Eines dieser Fahrzeuge hatte man als Privatwagen der Meierei „C. Bolle A. G. Berlin" bei der DRG, Direktion Berlin, eingestellt. Es trug als Privatwagen die Nummer 530847 sowie die Anschrift „Heimatwagen Berlin-Moabit". Dabei handelte es sich um ein den Bestimmungen der DRG entsprechendes regelspuriges Fahrzeug mit Kunze-Knorr-Güterzug-Druckluftbremse, Handbremse, durchgehender Zugeinrichtung, Hülsenpuffern sowie Gleitlagerradsätzen mit einem Achsschenkelmittenabstand von 1 956 mm.

Darauf konnten vier kleine Kessel – jeder hatte ein Fassungsvermögen von 4,15 m³ – quer zur Fahrtrichtung nebeneinander aufgestellt werden. Die Kessel ruhten auf Laufrollen (kleinen Rädern mit doppeltem Spurkranz) sowie auf Schienen. Jeder Kessel war quer zur Gleisrichtung nach beiden Seiten durch schräge Spannvorrichtungen festgezurrt. Und zwar wurden die Spannvorrichtungen an der Kesselunterseite in Haken eingehängt. Außerdem waren die Kessel an den vier Ecken mit Schuhen versehen, in die ebenfalls am Untergestell befestigte Zurrungen eingehängt wurden. Diese Zurrungen konnten durch Gewindespannschlösser gelöst bzw. nachgestellt werden.

Die Übernahme der beladenen Kessel vom Wagen auf den Auflieger eines Sonder-Sattelschleppers (hergestellt bei F. Krupp A.G., Abt. Kraftwagenbau) geschah wie folgt (Auszug einer Firmenannonce): „Der Anhänger wird zunächst mit dem Eisenbahnwagen verblockt. Dann wird ein Mitnehmer in das unter dem Kessel angebrachte Lager eingehängt und in die endlose Zugkette des Anhängers eingeklemmt. Hierauf werden die übrigen Zurrungen am angehängten Kessel gelöst, so daß das Umladen des ersten Kessels mit Hilfe der die endlose Kette betätigenden Kettenwinde des Anhängers erfolgen kann, bis der Kessel an eingesetzten Hemmschuhen anschlägt. In dieser Stellung wird der Kessel mit dem Anhänger festgezurrt, dann der Mitnehmer und die Verblockung zwischen beiden Fahrzeugen gelöst. Der Sattelschlepper mit Anhänger fährt hierauf nach vorne und wieder achtern zurück gegen den zweiten Kessel, worauf sich der gleiche Umladevorgang wiederholt. Nachdem der zweite Kessel ebenfalls auf dem Anhänger festgezurrt, die Verblockung zwischen beiden Fahrzeugen gelöst und die Ladebrücke des Anhängers mit Hilfe der Schraubenwinde bis zur Auflage auf das Fahrzeuggestell abgesenkt ist, kann der beladene Anhänger abfahren. Die weiteren zwei Kessel des Eisenbahnwagens werden auf den nächsten Anhänger umgeladen. Auf seiner Rückfahrt werden inzwischen leer gewordene Kessel zum Eisenbahnwagen zurückgebracht, so daß ein ununterbrochener Betrieb stattfindet".

Die Kessel waren zweireihig überlappt genietet und öldicht verstemmt. Jeder Kessel besaß an der Oberseite eine durch einen Mannlochdeckel verschließbare Öffnung (Durchmesser 450 mm) zum Füllen bzw. Befahren. Alle Kessel verfügten über einen Entlüfter und mittig ein Schutzgehäuse mit Klappdeckel, in dem das Gandrad für die Ventilspindel des quer unterhalb des Kessels liegenden Auslaufrohres untergebracht war. Jeder Kessel hatte einen Ablauf (Durchmesser 100 mm) und konnte wahlweise seitlich bzw. gleichzeitig auf beiden Seiten entleert werden. Außerdem besaßen die Behälter vierfache Heizschlangen.

1 Ein charakteristisches Vorbild für den auf Seite 28 beschriebenen Umbau, allerdings mit 3 500-mm-Achsstand

2 Dürfte auch im Modell reizvoll sein: der Weitertransport der einzelnen Kessel per Sattelschlepper

1



2



Einige technische Daten	
Bauart	Sonderbauart
Länge über Puffer	7 800 mm
Achsstand	3 500 mm
Ladegewicht*	15 000 kp*
Eigengewicht*	15 850 kp*
Ladevolumen	16,6 m³
Kesseldurchmesser	1 300 mm
Kessellänge	2 500 mm

* damalige Bezeichnung

3

Anordnung der Schienen

Steigleiter (Bremserhaus) (2 Stück)

Bühne (Kessel) (4 Stück)

1 mm dickes Plastematerial

Bühnengeländer (4 Stück)

Steigleiter (Kessel) (8 Stück)

Kesselarmaturen (4 Stück)

4

entfernen

neue Kessel 4 Stück

Kesselaufrad 16 Stück

5

Deutsche Reichsbahn
Berlin
530847 P
Heimatwagen Berlin-Nordost
3,4 t/m
Ladegut
Kokosfett

Meierei C. Bolle A.G. Berlin

3 Unmaßstäbliche Darstellungen der notwendigen Einzelteile bzw. deren Veränderungen

4 Unmaßstäbliche Darstellung der Kesseldetails

5 Das H0-Modell erhält durch die entsprechende und vor allem epochegerechte Beschriftung – hier die auf den H0-Maßstab zu verkleinernde Vorlage – erst den letzten Schliff.

Fotos: Sammlung P. Eickel, Dresden (1 und 2); Zeichnungen: P. Eickel, Dresden

Das Modell

So schwer, wie man auf den ersten Blick vermutet, ist der Bau dieses reizvollen Güterwagens als Modell nicht. Wiederum kann dabei auf eine Reihe handelsüblicher Teile zurückgegriffen werden:

ein H0-Modell des Kesselwagens mit Bremserhaus (Prefo, Kat.-Nr. 426/104),
vier Kessel des N-Modells Kesselwagen (PIKO) und
vier Steigleitern (H0, PIKO, Kondenstender EBM-52).

Zunächst ist der Kesselwagen in seine Einzelteile Kessel, Steigleitern, Anschriftentafeln zu zerlegen. Die neue Bodenplatte – sie dient gleichzeitig als Halterung für die Achslager – kann entweder mit den vorhandenen M 2 – Schrauben oder mit Plastikfix befestigt werden. Die Schienenstücke (Abb. 3) sollten wir mit Sekundenkleber oder Zweikomponenten-Kleber anbringen. Darauf setzen wir anschließend die Kessel, die entsprechend der in Abb. 4 aufgeführten Arbeiten auszuführen sind.

Mit etwas Geduld ist es sogar möglich, die Halterungen nachzubilden. Die Steigleitern der kleinen Kessel stammen vom H0-Modell der BR 52 Kondens. Die Steigleitern neben dem Bremserhaus können wir vom Prefo-Modell verwenden. Das neue Modell kann mit Alkydharz-Vorstreichfarbe behandelt werden:

Bodenplatte, Schienen, Räder sowie Handgriffe und Steigleitern	mattschwarz;
Kessel	hellgrau;
Bremserhaus	braun.

Nachdem das Anschriftenfeld und die Eigentumstafel (auf fotografischem Wege herzustellen) ausgetauscht worden sind, ist der neue Güterwagen betriebsbereit.

Die auf den Abbildungen dargestellte Variante eines Kokosfettwagens der Firma „Meierei C. Bolle A.G. Berlin" basiert auf einem Vorbild mit 4 500-mm-Achsstand.

Die Idee sowie das vorgestellte Modell stammen vom Karl-Marx-Städter Modellbahnfreund Hans-Gerhard Heinecke (AG 3/13), für dessen Unterstützung wir danken!

XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1986, Budapest

Mit diesen Aufnahmen möchten wir unsere Bildberichte vom Internationalen Modellbahnwettbewerb des vergangenen Jahres abschließen. Gleichzeitig sei noch einmal daran erinnert, daß die Modelle für den diesjährigen Wettbewerb bis zum 10. August 1987 eingesandt werden müssen. Angaben dazu veröffentlichten wir im Heft 4/87. Bitte tragen auch Sie mit dazu bei, daß der im Zeichen des MOROP-Kongresses stehende XXXIV. Internationale Modellbahnwettbewerb in Erfurt ein voller Erfolg wird und machen Sie mit!
Ihre Redaktion

1 BR 242 der MÁV
von Dr. Imre Károly (UVR),
92 Punkte, 2. Preis (A 2/H0)

2 US-Crampton
von Ervin Eszenyi (UVR),
92 Punkte, 2. Preis (A 1/H0)

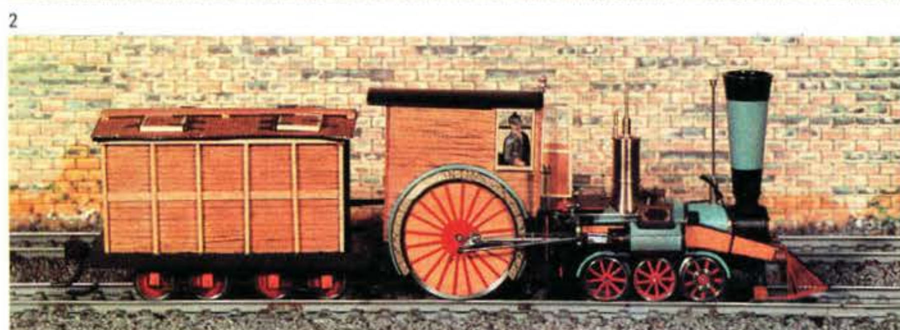
3 Lok M 112 003 (ČSD)
von Milan Burget (ČSSR),
90,3 Punkte, 3. Preis (A 1/H0)

4 Lok 98 318
von Detlef Dreißiger (DDR),
96,7 Punkte, 1. Preis (A 1/H0)

5 Sächsischer D-Zug
von Heinz Kohlisch (DDR),
84,3 Punkte (B 2/H0)

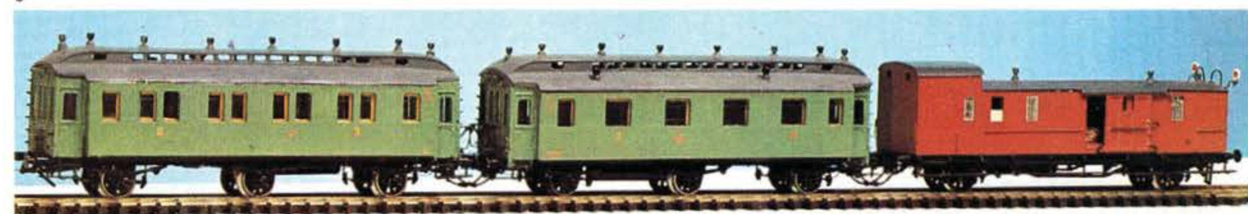
Fotos: H. Darr, Reichenbach (1–3) und Albrecht, Oschatz (4 und 5)

1


2


3

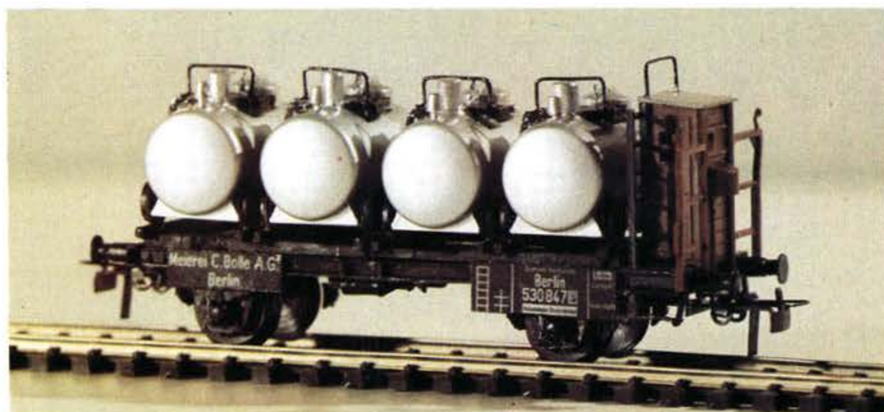

4


5


In DRG-Ausführung ...

... zeigt das Foto den Kokosfettwagen in der Nenngröße H0. Beim Bau des Fahrzeuges sollte natürlich auch auf eine exakte Beschriftung geachtet werden. Dabei wird sicherlich die auf nebenstehender Seite veröffentlichte Abb. 5 eine Hilfe sein. Auf fotografischem Wege verkleinert, kann man sie direkt als Vorlage verwenden.
Leider verlieren ansonsten exakt gebaute Modellbahnfahrzeuge immer wieder an Aussehen, weil vielfach die Beschriftung nicht vorbildgerecht umgesetzt wird. Deshalb sei hier noch einmal wiederholt: Am besten, man greift auf eine entsprechende Fotografie zurück und verkleinert diese Vorlagen maßstabsgerecht!

Foto: A. Stirl, Berlin



Ausführlich berichtet „me" auf den Seiten 10 bis 12 dieser Ausgabe über den 8. Fotowettbewerb des DMV. Die untenstehend gezeigten Fotos („Wipperlieschen" von Dr. Harald Diesel, Berlin und „Morgenstimmung" von Bernd Köllner, Greifswald) fanden bei der Jury besonderes Interesse.